



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

서울대석사학위논문

파리 도시재생 그랑 프로제(GPRU)와
공공미술

2017년 12월

서울대학교 대학원

미술경영협동과정

강 신 영

파리 도시재생 그랑 프로제(GPRU)와 공공미술

지도교수 김 정 희

이 논문을 미술경영학
석사 학위논문으로 제출함

2017년 12월

서울대학교 대학원

협동과정 미술경영

강 신 영

강신영의 미술경영학 석사 학위논문을 인준함

2018년 01월

위 원 장 김진엽 (인)

부위원장 김찬동 (인)

위 원 김정희 (인)

국문초록

본 논문은 2000년대 파리 도시재생 그랑 프로젝트(Le Grand Projet de Renouvellement Urbain de la Couronne Parisienne; 이하 GPRU)의 일환으로 건설된 파리의 7개 구를 지나가는 트램웨이 3호선(이하 T3)과 공공미술 프로젝트에 관한 연구이다. GPRU는 프랑스 중앙정부와 파리가 낙후된 지역을 선정하여 그 지역들의 문제점을 개선하는 도시재생 사업이다. 선정된 GPRU 대상지역들의 공통적인 문제였던 교통 시설 부족을 해결하기 위해 T3이 건설되었고, 이와 함께 정류장과 주변 지역에 현대미술작품을 설치하는 공공미술 프로젝트가 진행되었다.

연구자는 이와 관련하여 1800년대 중반부터 1900년대까지 변화된 도시계획과 함께 공공미술이 어떻게 활용되었는지 살펴보고, 2000년대의 도시재생사업과 공공미술이 파리의 낙후된 지역의 재생에 기여하였는지 알아보고자 본 논문을 시작했다.

19세기에 메트로폴리탄이었던 파리는 유럽의 다른 국가보다 국가주도형의 전면적인 도시계획이 이뤄졌던 대표적인 도시이다. 1800년대 중반 도시 계획가였던 조르주-외젠 오스망(Georges-Eugène Haussmann)은 파리대정비사업을 통해 비위생적인 지역을 철거하고, 도시기반 시설을 새롭게 건설하여 파리 중심부를 정비하였다. 이로 인해 내쫓긴 노동자들이 파리 외곽 지역에 임시주거지를 형성하였다. 하지만 제대로 된 기반 시설이 마련되지 않아 이 지역은 점차 낙후되었다.

1900년대 초반 중앙정부가 두 차례의 세계대전으로 인해 파괴된 파리의 시설물 복구와 서민 임대 주택 건설에 집중하면서 파리 외곽 지역의 도시계획사업은 이뤄지지 않았다. 1950년대 중앙정부는 도심에 집중된 인구를 분산시키고 경제 재건을 이루고자 파리 북서쪽에 위치한 라 데팡

스 지구를 금융 및 업무 지구로 개발하는 사업을 진행하였다. 1970년대 후반 라 데팡스 개발청은 지역 내 야외 광장 및 건물 내부에 공공미술을 설치하여, 금융·업무 특화지구 개발로의 사업을 예술적으로 포장하였다.

1980년대 파리 대부분의 토지가 기업 및 부동산 업자들에게로 사유화 되어, 중앙정부 주도하에 대규모 철거 및 재개발사업을 진행할 수 없게 되었다. 개발되지 않은 파리 외곽지역과 파리 중심부와의 불균등을 줄이고자, 미테랑 대통령은 파리 전역으로 문화·예술 기관들을 건립하고, 파리 외곽의 산업유희시설을 활용하여 시민들을 위한 휴식공간을 조성하는 도시 활성화 계획을 추진하였다.

2000년대 들어 도시계획의 패러다임이 바뀌었다. 중앙정부는 1999년도에 실시한 인구조사와 지역조사를 바탕으로 낙후된 7개 지역(파리 외곽 지역에서 15구와 16구를 제외한 12구에서 20구까지)을 선정하여 GPRU를 실시했다. GPRU 대상지역별 개선사항에 따라 주택 건설, 상업 및 경제활동 활성화, 녹지 확충, 교통 시설 건설 등의 도시계획사업이 진행되었다.

그 중에서 7개의 낙후 지역 거주민의 공통적 요구인 교통시설 확충을 위해, 2001년 6월 파리는 파리 대중교통공사(이하 RATP), 일-드-프랑스 교통조합(이하 STIF)와 함께 센스 우안 지역에서부터 파리 남부의 마레쇼 대로(Boulevards des Maréchaux)를 따라 운행하는 트램웨이 3호선(이하 T3) 건설을 발표했다. T3의 건설주체들은 설계 및 디자인 책임자로 건축가 앙트완 그룸바흐(Antoine Grumbach), 조경사 미셸 데비인(Michel Desvigne), 조명기사 루이스클레(Louis Clair)를 고용했다.

T3의 건설 재원은 차량 제작 및 노선 건설 자금, 도로 정비 및 교통 시스템 자금, 도시 재활성화 비용으로 나눌 수 있다. 중앙정부와 일-드-프랑스, 파리지, STIF, RATP가 재정지원협약을 맺어 T3의 건설비용 1

억 8523만 유로를 지원했다.

2004년 6월에 시작하여 2006년 9월에 서쪽의 가릴리아노 다리(Pont de Gargliano)역에서 파리 13구의 이브리 문(Porte d'Ivry)역까지 이어지는 T3의 7.9km 노선이 완공되었다. 이와 함께 파리는 중심부에 비해 문화·예술 혜택을 받지 못하는 GPRU 대상지역(13구, 14구) 주민들에게 열린 미술관을 제공하고자 T3의 정류장에 공공미술 프로젝트를 계획했다. 1900년대까지 공공미술이 도시개발사업주체들에 의해 실무적이고 도구적인 차원에서 사용되었다면, 2000년대 들어 이에 대한 회의적인 시각을 가지고 도시재생사업지역 거주민의 사회적·경제적·문화적 요소와 지역의 기반시설 양상을 분석한 내용을 반영하여 지역을 활성화하는 사회적 역할에 무게를 두고 활용되기 시작했다.

2002년 13구청, 14구청, 15구청, 일-드-프랑스 문화부, 문화부 예술조형국, 파리고통공사는 문화부 건축·문화재 국장이었던 프랑수와 바레(François Barré), 독립 큐레이터 카롤린느 부르즈와(Caroline Bourgeois), 건축가 앙트완느 그롬바흐(Antoine Grumbach), 역사학자이자 큐레이터인 수잔 파제(Suzanne Pagé)를 고용하여 트램웨이 예술제작 감독 위원회(le Comité de maîtrise d'ouvrage artistique du tramway)를 창설했다. 이들은 파리지 위원회 시각미술국장이었던 아미바락(Ami Barak)을 총 책임자로 임명하여, T3의 공공미술 프로젝트 기획과 운영을 맡겼다.

바락은 T3의 공공미술 프로젝트 진행을 위해 프랑스 문화부의 공공미술주문기금제도와 13구청, 14구청, 15구청, 일-드-프랑스 지역의회, 파리지, 파리수도공사로부터 400만 유로의 재정적 지원을 받았다. 그 중 예산의 75%를 지원한 공공미술주문기금은 미술가 선정부터 작품 제작까지의 과정에 개입하여 프로젝트 진행에 큰 영향을 미쳤다.

트람웨이 위원회는 공공미술주문기금의 자문관을 통해 도시 프로젝트에 참여하거나 도시에 관련 작품을 만든 경험이 있는 9명의 국제적인 미술가들을 선정했다. 이들에게 T3의 정류장이 위치한 지역을 선택하게 하고, 그 지역과 관련한 역사, 풍경, 거주민 등에 대한 주제로 작품 초안을 만들도록 주문했다. 이 초안들은 공공미술주문기금의 심의를 거쳐 최종 채택되었다. 결정된 작품안은 작품 제작사인 ARTER의 대표인 장 도미니크 스공디(Jean Dominique Secondi)와 르노 사바리(Renaud Sabari)와 작품의 기술적 실현 가능성에 대해 상의한 후에 만들어졌다. 2006년 T3의 17개의 정류장 중 7곳에 현대 미술작품 9개가 설치되었다.

2004년 파리시와 STIF는 2012년 하계올림픽 유치를 위해 뱅센느 문역에서부터 샤펠 문(Porte de la Chapelle)역까지 T3의 연장을 시급히 결정했다. 이와 함께 2차 T3의 공공미술 프로젝트도 진행되었다. 2008년 파리시는 제네바 근·현대미술관 관장이었던 크리스티앙 베르나르(Christian Bernard)를 예술 감독으로 임명하고, 미술관 관장, 미술잡지 편집인, 큐레이터 등 미술 분야의 전문가들로 구성된 자문단을 조직했다. 베르나르는 이들과 함께 총 14개의 공공미술 작품 설치와 4개의 연계 프로젝트를 계획했다. 2차 공공미술 프로젝트에서는 문화부의 지원을 받음으로써 겪었던 운영에 대한 간섭과 작품에 대한 검열을 최소화 하고자, 파리시로부터 2차 프로젝트 예산 1,117만 유로 중 70%에 해당하는 재원을 지원받았다.

T3의 2차 공공미술 프로젝트는 ①예술가 선정 ②지역 및 정류장 선정 ③작품 디자인 ④예산 편성 ⑤작품 제작 ⑥작품 설치와 같이 여섯 단계로 진행되었다. 2012년부터 2013년까지 총 14작품이 T3b의 13개 정류장에 설치되었다. 2차 공공미술 프로젝트는 플랫폼 전시 프로젝트와 함께 발-드-마른느 현대 미술관(MAC/VAL)의 지원을 받아 주민들을 위한

쇼케이스 조성, 미술가가 진행하는 미술작품제작 프로그램, 파리시로부터 파리예술교육연구센터 MGI가 위탁받아 운영한 초·중등학생 방과 후 미술 프로그램 등이 진행되었다. 이외에도 트람의 열차 음향과 플랫폼 벽면에 이전에는 없던 예술적 요소들이 더해졌다.

T3의 공공미술 프로젝트는 2000년대 이전의 공공미술과 달리 지역에 대한 연구와 시민과의 소통을 바탕으로 커뮤니티와 함께 낙후된 파리 외곽지역을 재생시키자는 의미에서 계획되었다. GPRU와 공공미술 프로젝트에 의해 낙후된 파리의 7개 구에 교통시설이 확충되었고, T3의 정류장과 주변 지역에 미술품이 설치되면서 주민들과 T3의 승객들이 문화·예술을 일상생활의 장소에서 향유할 수 있게 되었다. 하지만 프로젝트 이후 작품 관리가 되지 않아 철거되거나 훼손되면서 사후관리의 소홀함은 초기 의도와는 달리 지역의 이미지를 실추시켰고, 공공미술 프로젝트의 실효성에 대한 의문을 제기하게 만들었다. 이 같은 사례를 반복하지 않기 위해서는 프로젝트 이후 작품 관리에 대한 제도적 마련이 필요하며, 프로그램에 대한 성과위주의 평가가 아닌 비평이 제대로 이뤄져야 할 것이다.

주제어: 도시계획, 도시재생, 트람웨이 3호선(T3), 파리 도시재생 프로그램 프로젝트(GPRU), 공공미술, 문화·예술 정책

학번: 2015-21372

목 차

국문초록

표목차

도판목차

I. 서론.....	1
1. 연구 배경 및 목적.....	1
2. 연구의 내용.....	6
3. 선행 연구.....	7
II. 1800년대 중반부터 1900년대까지 파리도시계획과 공공미술.....	9
1. 1800년대 중반부터 1900년대 이전까지: 오스망의 파리대정비사업	10
2. 1900년대 중반: 라 데팡스 개발사업.....	14
3. 1900년대 후반: 미테랑 정부의 파리 도시계획.....	21
1) 문화 그랑 프로젝트(Grands projets culturels).....	22
2) 유흥산업부지의 재활용과 지역재생.....	24
3) 파리 좌안 지구 개발계획.....	27
III. 2000년대 도시재생과 공공미술.....	31
1. 파리 도시재생 그랑 프로젝트(GPRU).....	31
1) 도시재생 대상지역 선정기준.....	32
① 거주민의 사회적·경제적·문화적 요소.....	34
② 지역의 기반시설 양상.....	36

2) 교통문제개선: 트램 3호선(T3)의 건설.....	40
2. GPRU와 공공미술	42
1) 2002-2006: ‘트램을 위한 미술(L’art pour le tram)’.....	43
① 탄생배경과 목표.....	43
② 재원 조달 방식.....	44
③ 프로젝트 진행과정.....	45
2) 2009-2013: ‘미술이 도시를 바꾸다(L’art change la ville)’.....	53
① 탄생배경 및 재원 조달 방식.....	53
② 프로젝트 진행과정.....	54
 IV. 결론	 65
 참고 문헌	 67
Abstract	

표 목 차

[표 1] 그랑 프로제 건축물 목록.....	23
[표 2] 파리 리브 고취 사업 내용 정리.....	28
[표 3] CUCS 대상지역 기준.....	33
[표 4] 1999년 인구조사 내용.....	35
[표 5] 1998년-1999년 파리 ZUS 지역의 거주민을 대상으로 한 도시 문제에 대한 앙케이트.....	37
[표 6] 유럽 도시별 1인당 녹지면적 비교(m^2 /인).....	41
[표 7] T3a 공공미술 프로젝트 작품 목록.....	46
[표 8] T3b 공공미술 프로젝트 작품 목록.....	55
[표 9] 2018년 T3b의 공공미술 프로젝트 작품 목록.....	64

도 판 목 차

[도판 1] 오스망의 파리 도로정비 과정.....	11
[도판 2] 역사적 축과 라 테팡스의 위치.....	15
[도판 3] 요한 오토 폰 스프렉켈슨의 <신개선문(Arche de la Défense)>(1989).....	18
[도판 4] 프롬나드 플랑테(Promenade plantée).....	25
[도판 5] 파리 리브 고쉬 사업 다섯 구역.....	28
[도판 6] GPRU 대상지역.....	33
[도판 7] T3의 노선.....	40
[도판 8] 디디에 피우자 포스티노의 <1SQMH>(2006).....	48
[도판 9] 피터 코글러의 <스케이트 공원(Skate Park)>(2006).....	48
[도판 10] 클로드 레베크의 <차이코프스키(Tchaïkovski)>(2006).....	49
[도판 11] 댄 그래험의 <불레에서 영원까지 (From Boullée to Eternity)>(2006).....	50
[도판 12] 소피 칼의 <전화(Le Téléphone)>(2006).....	50
[도판 13] T3a의 공공미술 프로젝트 설치 작품 훼손사례.....	51
[도판 14] 디디에 마르셀의 <하늘위에 바위들(Les Rochers dans le ciel)>(2012).....	57
[도판 15] 베르 테이의 <2551913>(2013).....	57
[도판 16] 아니타 몰리네로의 <역(La station)>(2012).....	58
[도판 17] 실비 오브리와 쉐느비에르 말레지우 전문 고등학교 학생들 의 <토끼의 공모(Les complots de lapin)>(2013).....	59
[도판 18] 낸시 루빈스의 원작과 이 작품을 재해석한 초등학교 학생 작품 비교.....	60
[도판 19] T3b의 공공미술 프로젝트 설치 작품 훼손사례.....	62

I. 서문

1. 연구 배경 및 목적

1900년대 후반부터 프랑스 중앙정부는 이데올로기의 전달 수단으로 활용했던 공공미술을 도시계획사업에도 그 쓰임을 확대했다. 1950년대 중반, 중앙정부는 도심에 집중된 인구를 분산시키고 국가의 경제 재건을 이루고자 파리 북서쪽에 위치한 라 데팡스(La Défense) 지구를 주거지역과 업무지역으로 개발하는 사업을 진행하였다. 하지만 1970년대 들어 석유파동으로 세계 경기가 침체되면서 라 데팡스 개발청(Établissement public pour l'aménagement de la région de la Défense; 이하 EPAD)은 개발지구 건축권 매도에 어려움을 겪었다. 경기가 점차 회복되기 시작한 1970년대 후반부터 EPAD는 라 데팡스 지구와 기업의 이미지를 제고하고, 다른 도시와의 차별성을 강조하기 위해 기업 건물 주변 및 광장이나 공원에 공공미술작품을 설치하였다. 1980년대부터 프랑수와 미테랑(François Mitterrand) 대통령은 파리 전역으로 문화·예술 기관들을 건립하고, 파리 외곽의 산업유희시설을 활용한 시민들의 휴식공간을 조성하여 파리를 문화도시로 활성화하는 계획을 추진했다.

1900년대의 공공미술은 정부 주도하에 도시 미화, 도시 이미지 제고, 홍보 등을 가져다주는 수단으로 경제적 효과를 불러일으켰지만, 이로 인해 발생한 지역 내 젠트리피케이션으로 임대료가 상승하면서 빈곤한 거주민들은 파리의 외곽지역으로 내쫓겼다. 이것은 19세기에 오스만의 파리대정비사업으로 인해 노동자들이 파리 외곽으로 이주해야만 했던 도시계획의 현대적인 형태이다.¹⁾

2000년부터 파리시는 대규모 철거를 통한 도시재개발과 재건축사업이 아닌 낙후된 지역을 선정하여 지역별 문제를 개선하는 파리 도시재생 그랑 프로제(Le Grand Projet de Renouvellement Urbain de la Couronne Parisienne; 이하 GPRU)를 시행하고 있다. 이러한 도시재생방식의 대상 지역은 7개 구(12·13·14·17·18·19·20구)이다. 파리시청과 GPRU 대상지역으로 선정된 파리 외곽의 7개 구청들은 공통적으로 문제되었던 교통시설 부족을 해결하기 위해 트람 3호선(이하 T3) 건설계획을 세웠다.²⁾ 이에 따라 2001년부터 2006년까지 파리 남서쪽 가릴리아노 다리(Pont de Garigliano)에서 13구의 이브리 문(Porte d'Ivry)까지 이어지는 7.9 km 구간의 T3a노선이 건설되었고, 2004년 노선 연장이 결정되면서 20구의 뱅센느 문(Porte de Vincennes)에서 18구의 샤펬 문(Porte de la Chapelle)까지를 잇는 2.4 km의 T3b 노선이 2012년에 완공되었다.

파리시는 2002년부터 두 차례의 T3의 건설사업과 함께 정류장과 주변 지역에 현대미술작품을 설치하는 공공미술 프로젝트를 진행했다. T3의 공공미술 프로젝트는 도시재생사업의 일환으로, 낙후된 지역을 활성화하고자 도시계획 전문가들과 미술가들이 지역의 쟁점과 역사적 배경을 분석하여 공공미술작품을 제작했다. 이 같은 미술은 미국에서 1970년대에 퍼포먼스 미술가였던 수잔 레이시(Suzanne Lacy), 페미니스트 미술사가 알렌 레이븐(Arlene Raven)등이 소수가 결정한 취향을 일반 대중들에게 강요하는 정통적 공공미술정책의 방식에 대해 회의적인 시각을 가지고 고안한 “새로운 장르 공공미술”이다.³⁾ 2000년대 이전의 공공미술

1) David Sibley, *Geographies of Exclusion Society and Difference in the West*, (London : New York ; Routledge, 1995) p. 176.

2) 프랑스 정부에서 작성한 트람 3호선 건설 관련 보고서에 따르면, 2004년부터 2012년까지 트람 3호선이 처음으로 건설 될 때는 약자로 T3이라 표기하였지만, 2012년 T3의 노선 연장 정책이 시행되면서부터는 이전에 건설된 것을 T3a로, 이후에 연장된 것을 T3b로 구분하여 표기하였다. 연구자는 본 논문에서 문맥에 따라 T3, T3a, T3b로 나누어 표기하겠다.

3) 수잔 레이시, 『새로운 장르 공공미술: 지형 그리기』, 이영옥, 김인규 옮김(문화과학사, 2010),

제작과 설치에 관객으로서의 주민을 배제한 것과 달리, 새로운 방식의 공공미술로 이뤄진 T3의 공공미술 프로젝트는 지역사회에 대한 연구와 사회구성원들과의 소통을 통해 공공미술의 공공성을 획득하기 위해 노력하였다.

2002년 프로젝트 “트램을 위한 미술(L'Art pour le tram)”의 운영을 위해 13구청, 14구청, 15구청, 일-드-프랑스 문화부, 문화부 예술 조형국, 파리 교통공사는 문화부 건축·문화재 국장, 독립 큐레이터, 건축가, 역사학자 등 7명의 다양한 분야의 전문가들을 모아 트램웨이 예술 제작 감독 위원회를 창설했다. 그리고 이들은 파리지 시각미술 국장이었던 아미 바락(ami Barak)을 총책임자로 임명했다.

바락은 CUCS 대상지역을 지나가는 T3의 정류장에 동시대 미술작품을 전시하여 시민들이 파리 중심의 미술관에서만이 아닌 그들의 삶의 장소, 특히 파리지 경계지역의 옛 성문들이 위치한 지역에서 즐길 수 있기를 바랐다. 그는 정류장이 있는 각 지역을 구성하는 인구와 지역의 역사적 배경, 주변 건축물과의 조화 등을 고려하여 공공미술 프로젝트의 주제 및 내용을 정하고 이에 따라 예산, 기간 등을 구체화했다.

“트램을 위한 미술” 제작 위원회는 프로젝트 진행 주체기관들과 프랑스 문화부의 공공미술 주문기금제도(La commande publique)로부터 예산을 지원받아 디디에 피우자 포스티노(Didier Fiuza Faustino), 피터 코글러(Peter Kogler), 클로드 레베크(Claude Lévêque), 크리스티앙 볼탕스키(Christian Boltanski), 소피 칼(Sophie Calle) 등 10명의 국제미술가를 선정했다. 이들은 도시계획 전문가들과 함께 지역의 쟁점과 역사적 배경을 분석하여 9개의 공공미술작품을 제작하였고, 2006년에 이 작품들을 T3a 노선의 정류장과 주변 지역에 설치했다.

이 공공미술 프로젝트는 기획자들과 미술가들이 도시계획 주체기관들의 계획에 영합하지 않고, 지역의 역사와 주민들의 삶에 초점을 두어 공공미술의 본분을 수행했다는 점에서 성공적으로 다뤄지면서 T3의 노선 연장 결정에 따라 2009년부터 두 번째로 공공미술 프로젝트가 진행되게 되었다.

1차 공공미술 프로젝트가 지역이나 설치장소의 특성에 기인한 작품으로 이루어졌다면, T3의 두 번째 공공미술 프로젝트인 “미술이 도시를 바꾼다(L’art change la ville)”는 기능적이면서 지역의 랜드마크가 될 수 있는 작품을 제작하는데 역점을 두고 진행되었다.

파리시는 제네바 근·현대미술관 관장이었던 크리스티앙 베르나르(Christian Bernard)를 예술 감독으로 임명하고, 역사학자, 미술잡지 편집장, 큐레이터 등 미술현장에서 활동하고 있는 전문가들로 구성된 자문단을 조직했다. 이들은 “미술이 도시를 바꾼다(L’art change la ville)”의 계획의도에 따라 지역을 장식하는 것보다 실용적인 용도의 공공미술작품 제작과 4개의 연계 프로젝트를 계획했다. 4개의 연계 프로젝트 중 두 개는 트람 시설과 관련한 것으로, 열차의 음향(안내음과 안내말)을 제작하는 것과 정류장 벽면과 열차 내부 창문에 시, 에세이 등의 문학 작품 게시였다. 나머지는 파리 동남부 교외에 있는 발-드-마른느 현대 미술관(MAC/VAL)과 GPRU 해당 지역에 위치한 직업전문 고등학교와 협력하여 진행한 연계 프로젝트이다. 베르나르는 1차 공공미술 프로젝트가 국가의 지원을 받음으로써 겪었던 운영에 대한 중앙정부의 간섭과 작품에 대한 정치적 검열을 최소화 하고자, 파리시로부터 2차 프로젝트 예산의 70%에 해당하는 지원금을 확보하여 공공미술주문기금지원을 최소화시켰다.

베르나르와 프로젝트 진행팀은 장소에 대한 고유한 시각과 감각이 드

러나 있는 미술가들을 선발했다. 선발된 미술가들은 전시 장소를 선정하기 위해 프로젝트 기획팀과 T3b 노선을 따라 걸으며 장소의 특성을 파악하고, 역사적·지리적 배경, 제작 및 설치 기술의 실현성 등에 대한 자문을 구했다. 미술가들은 장소의 정체성, 장소의 기억, 도시성을 나타내면서 자문단이 제시한 지역의 지표로도 사용될 수 있는 방향으로 작품을 제작했다. 따라서 2012년부터 2013년까지 스트리트 퍼니처로서의 공공미술을 포함한 14개 작품이 T3b의 13개 정류장에 설치되었다.

중앙정부와 파리시는 낙후된 지역을 활성화시키고자 1900년대 도시재개발계획이라는 틀 안에서 사용됐던 공공미술을 도시재생사업과 함께 활용하여 GPRU 지역을 운행하는 T3 노선의 플랫폼과 주변 지역에 지역의 역사와 주민들의 삶을 고민하고 분석한 작품들을 설치하고, 대중교통시설을 미술공간으로 확장시켰다.

하지만 프로젝트가 완료된 이후, 사후관리가 제대로 이뤄지지 않아 일부는 철거되었으며, 작품의 규모가 거대하거나 높은 곳에 설치된 작품들(<Tchaïkovski>, <Monochrome for Paris>, <Les complots>, <Twisted Lamppost Star> 등)을 제외한 나머지 작품은 그래피티, 낙서, 파손 등으로 훼손되었거나 작동되지 않아 오히려 지역의 이미지에 부정적인 영향을 미치고 있다.

본 연구자는 2000년대 들어 변화된 도시 패러다임과 함께 전통적인 공공미술의 개념을 벗어나 낙후된 지역의 재생사업의 일환으로 활용되고 있는 T3의 공공미술 프로젝트에 대한 연구를 통해 단순히 그 의도만으로 가치와 영향력을 평가하는 것이 아닌 실질적인 개발효과를 확인하여 낙후된 지역의 활성화에 기여하였는지에 대해 알아보고자 했다. 그리고 프로젝트의 지속성을 위해 사후관리에 대한 중요성 강조와 함께 프로젝트의 개선 방안에 대해 제시하고자 한다.

2. 연구의 내용

본 논문은 다음과 같이 구성되었다. I 장 서론에서는 연구의 목적과 배경을 설명하고, 본론에서 다룰 내용에 대해 간략히 정리하여 서술했다.

II 장에서는 1800년대 중반부터 1900년대까지 중앙정부와 파리시가 파리를 대상으로 시행한 도시계획사업과 이에 활용된 공공미술에 대해 살펴보았다. 1절에서는 1800년대 중반 도시 계획가였던 조르주-외젠 오스망(Georges-Eugène Haussmann)이 시행했던 파리대정비사업의 진행 배경 및 과정에 대해 서술했다. 2절에서는 1900년대 중반 두 차례의 세계대전으로 인해 파괴된 도시를 복구하고 국가의 경제적 재건을 이루고자 계획되었던 라 데팡스 지구 개발사업과 EPAD가 라 데팡스 지구에 공공미술을 설치하게 된 배경 및 그 효과에 대해 알아보았다. 3절에서는 1980년대 도시 재개발 붐이 줄어드는 상황에서 개발되지 않은 파리 외곽 지역과 파리 중심부와의 불균등을 줄이고자, 프랑수와 미테랑(François Mitterrand) 대통령이 시행했던 파리 도시계획 정책에 대해 설명했다.

III 장에서는 2000년대 도시재생계획과 이 계획의 일환으로 진행된 공공미술 프로젝트를 다루었다. 1절에서는 낙후된 지역의 문제점을 개선하기 위해 수립된 GPRU의 탄생배경과 GPRU 대상지역이 어떠한 기준으로 선정되었는지 설명했다. 그리고 이 지역들에서 공통적으로 발생하는 교통문제를 개선하기 위해 계획된 T3의 건설과정에 대해 살펴보았다. 2절에서는 T3의 건설과 함께 2002년부터 2006년까지 시행된 1차 공공미술 프로젝트 “트램을 위한 미술(L’art pour le tram)”과 T3의 노선 연장 결정에 따라 2009년부터 2013년까지 두 번째로 시행된 공공미술 프로젝트 “미술이 도시를 바꾸다(L’art change la ville)”의 시행배경과 진행과정에 대해 설명했다.

IV 장에서는 두 차례 진행된 T3의 공공미술 프로젝트의 효과와 한계점에 대해 분석했다. 결론인 V장에서는 공공미술 프로젝트의 의의, 진행과정, 실행 결과를 비판적으로 재검토하는 것으로 연구를 마쳤다

3. 선행 연구

본 논문은 파리의 도시계획의 변화와 이와 함께 활용된 공공미술을 다룬 문헌들을 연구하고 분석한 것을 바탕으로 이루어졌다.

1800년대 중반부터의 파리 도시계획사업의 변화과정을 알아보기 위해 시몽 텍시에(Simon Texier)의 『*Paris contemporain-De Haussmann à nos jours, une capitale à l'ère des métropoles*』 (2010), 데이비드 하비(David Harvey)의 『모더니티의 수도 파리(Paris, Capital of Modernity)』 (2006), 필립 판느레(Philippe Panerai), 장 카스텍스(Jean Castex), 장-샤를르 드폴르(Jean-Charles Depaule)의 공동저서 『도시 형태: 도시블럭의 생성과 변천(*Formes urbaines de l'îlot à la barre*)』 (2014), 피에르 피농(Pierre Pinon)의 『*Biographie d'une capitale*』 (1999), 민유기의 『도시이론과 프랑스 도시사 연구』 (2007) 등을 참고했다.

도시계획과 공공미술에 관한 서적으로는 말콤 마일즈(Malcolm Miles)의 『미술, 공간, 도시(*Art, space and the city*)』 (1997), 크리스토프 샤를(Christophe Charle)과 다니엘 로슈(Daniel Roche)의 『*Capitales culturelles, capitales symboliques: Paris et les expériences européennes: XVIIIe-XXe siècles*』 (2002), 수잔 레이시(Suzanne Lacy)의 『*Mapping the Terrain: New Genre Public Art*』 (1995), 필립 푸와리에(Philippe Poirrier)의 『*L'Etat et la culture en France au XXe siècle*』 (2006) 등이 있다.

T3의 공공미술 프로젝트에 대한 모든 자료들은 2000년대 이후 프랑스 정부 부처와 언론지에 작성된 것들이다. 연구자는 GPRU, T3의 건설, T3의 공공미술 프로젝트에 대해서는 파리지, 파리도시계획연구원 (APUR), T3의 건축가 앙트완느 그룸바흐(Antoine Grumbach)가 작성한 사업 보고서 등을 참고했다. 작품의 사후관리와 관련된 내용은 본 연구자가 직접 파리에 있는 T3의 공공미술 프로젝트의 장소를 방문하여 기록했던 자료들을 논문에 반영했다.

II. 1800년대 중반부터 1900년대까지 파리도시 계획과 공공미술

1800년대 중반부터 1900년대까지 파리에서는 세 차례에 걸쳐 대규모 도시계획이 이뤄졌다.

19세기 중반 산업혁명으로 파리에 노동자들이 유입되면서 파리의 인구가 급속히 증가했다. 이로 인해 노동자주거지역에 위생문제가 발생하자, 나폴레옹 3세는 오스망을 센느 지사로 임명하여 파리대정비사업을 시작했다. 파리 중심부의 비위생적인 지역은 철거되었고, 이 지역에 도로망과 기반시설이 건설되었다. 반면 파리 외곽에는 도심에서 쫓겨난 노동자들이 집중되면서 주거난과 위생문제가 발생하게 되었다.

파리 내 지역 간의 불균등한 개발상태는 1900년대에도 지속되었다. 파리 중심지와 서부지역은 정부 주도하에 도시계획이 계속해서 진행되었던 반면에, 노동자들의 거주지와 공장들이 들어서있는 파리의 북부, 동부, 남부는 주택부족, 사회기반시설 미비, 위생문제 등과 같은 도시문제를 여전히 겪고 있었다. 1950년대 중반 프랑스 정부는 두 차례의 세계대전으로 파괴된 파리를 복구하고, 국가의 경제적 재건을 이루고자 파리 북서쪽에 위치한 라 데팡스 지구를 금융 및 업무 특화지구로 개발하는 사업을 진행했다. 공공미술은 이 사업을 통해 파리도시계획사업에 본격적으로 활용되기 시작했다.

1980년대 파리의 대부분의 토지가 기업 및 부동산업자들에게로 사유화되어, 국가주도하에 대규모 철거 및 재개발사업을 진행할 수 없었다. 이에 개발되지 않은 파리 외곽 지역과 파리 중심부와의 불균등을 줄이고자 미테랑 대통령은 파리 전역에 문화·예술 기관들을 건립하고, 파리 외

곽의 산업유희시설을 활용하여 시민들을 위한 휴식공간을 조성하는 도시 활성화 계획을 추진했다.

1. 1800년대 중반부터 1900년대 이전까지: 오스망의 파리대정비사업

19세기 중반 파리에 인구가 급속히 증가되자 나폴레옹 3세는 프랑스 남부 도시 네라크(Nérac)와 칸느(Cannes)의 도시정비사업 실행자였던 오스망을 센느 지사로 임명하여 1853년부터 1870년까지 파리의 생활환경과 교통, 기반시설 등을 정비하는 대규모 도시계획사업(Transformations de Paris)을 진행했다.⁴⁾

18세기 영국에서 시작된 산업혁명은 1840년대에 프랑스 산업의 변화를 가져왔다. 공장과 작업장에 기계술이 도입되면서 대량생산이 가능해졌고, 파리 도심을 중심으로 중·소규모의 경공업 공장들이 세워졌다. 이에 따라 전문적인 기술 없이도 취업이 가능해지면서 농촌, 프랑스 식민지, 인근 유럽국가의 노동자들이 일자리를 찾기 위해 파리로 이주해 왔다. 1800년 54만 명이었던 파리 인구는 불과 50년 만에 100만 명에 달하게 되었다. 파리 내 노동자주거지역에는 채광과 환기, 하수처리와 같은 기본 주거시스템이 갖춰지지 않아 위생문제가 심각한 상태에 이르게 되었다. 이곳을 중심으로 콜레라와 장티푸스 같은 전염병이 퍼져 1800년대 초반부터 1847년까지 19,000여 명이 사망했다.

열악한 주거환경에 분노한 노동자들은 문제 해결을 위해 봉기했다. 이것이 1848년 6월 혁명이다. 이를 해결하기 위해 1849년 나폴레옹 3세

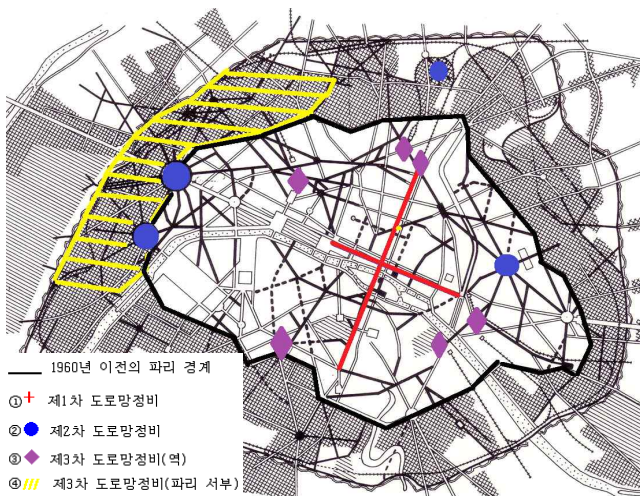
4) 센느(la Seine, les Départements de la Seine): 1968년까지 지속되었던 프랑스의 행정 및 자치단체로 파리를 포함했다.

는 대규모 노동자 주택단지(Cité Ouvrière) 설립을 제안했다.⁵⁾ 이것은 공상적 사회주의자인 샤를 푸리에(Charles Fourier)의 생산자 협동조합 주거 공간(Phalanstère)을 모델로 한 것으로, 작업장 주변에 주거단지, 학교, 도서관, 식당, 오락 공간 등의 시설을 갖추는 방식으로 설립될 예정이었다. 그러나 노동자들을 모아놓으면 혁명의 진원지가 될 수 있다는 시의회 보수파의 반대로 인해 계획은 중단되었다.⁶⁾ 하지만 이후에도 프로스페르 빅토르 콩시데랑(Prosper Victor Considérant), 조셉 페리몽(Joseph Perrimond) 등과 같은 공상적 사회주의자들로부터 파리 도심의 재정비사업의 필요성은 제기되었고, 결국 제 2제정기 때 나폴레옹 3세가 오스망을 재정비사업의 책임자로 임명하면서 본격적으로 파리정비가 이루어졌다.

1853년 오스망은 건축가 외스타슈 데상(Eustache Deschamps), 위생학자 외젠 벨그랑(Eugène Belgrand), 조경가 아돌프 알팡(Adolphe Alphand) 등의 전문가를 고용하여 센느 건설 사업부(Direction des

travaux de la Seine)를 설립했다.

센느 건설 사업부는 우선 시테 섬(La Cité)을 중심으로 2만여 채의 가옥이 밀집한 비위생적인 주거 지역을 철거하고, 산업시설과 2만 5천여 명의 노동자들을 부르주아 구역이



도판 1 오스망의 파리 도로정비 과정

5) 데이비드 하비, 『모더니티의 수도 파리』, 김병화 옮김(생각의 나무, 2006), p. 107.

6) 앞의 책, p. 288.

었던 16구와 17구를 제외한 파리 북부, 동부, 남부 외곽지역(특히 19구와 20구)으로 이전시켰다.⁷⁾ 이 섬에는 구청사, 경찰청, 상업재판소가 세워졌고, 노트르담 성당이 재정비되었다.

오스만은 사업비를 전적으로 부담하는 직접관리 방식으로 시테 섬을 중심으로 한 제 1차 도로망을 정비했다. 파리 북서쪽의 개선문과 이어진 리볼리 거리(Rue de Rivoli)를 동쪽으로 연장하고, 세바스토폴 대로(Boulevard de Sébastopol)와 생-미셸 대로(Boulevard Saint-Michel)를 이어 시테 섬을 기준으로 파리의 남과 북을 나누는 축을 만들었다.⁸⁾ 이 두 개의 도로가 교차하는 지역 주변으로 학교, 교회 등의 공공시설이 건립되었다.

1858년부터 중앙정부와 파리는 각각 전체 비용의 3분의 1과 3분의 2를 부담하여 제 2차 도로망 사업에 착수했다. 파리 서쪽에 위치한 샤를 드 골 광장(Place Charles de Gaulle)과 트로카데로 광장(Place du Trocadéro), 파리 동쪽의 샤토 도 광장(Place du Château-d'Eau) 등과 같은 파리 주요 결절점에 건설된 12개의 방사형 도로가 파리 전 지역으로 이어졌다. 한편 파리 서부 지역 중 부유한 상인들과 은행가들이 거주하는 쇼세 당탕(Chaussée d'Antin)지역 주변에는 오페라 가르니에(Opéra Garnier)와 샤텔레 극장(Théâtre du Châtelet) 등의 문화시설들이 건설되었고, 이 주변으로 고급 아파트, 신흥 백화점, 상점 등이 들어섰다. 고급화된 파리 정비지역으로의 부르주아 계층의 인구유입은 점차 증가했고, 이에 따라 중앙정부는 1853년 1,500만 프랑 받던 세액을 사업이후 1.6배 높아진 2,500만 프랑으로 거둬들일 수 있게 되었다.⁹⁾

7) 파리대정비사업으로 인해 1852년부터 1859년까지 4,345동이, 1860년부터 1869년까지 15,373동이 철거되었다.

송영섭, 「오스만의 파리 개조사업에 관한 연구」, 『홍익대학교저널』, 17권(2006), p. 358.

8) 필립 판느레, 장 카스텍스, 장-샤를 드폴드, 『도시 형태: 도시블럭의 생성과 변천』, 최유중, 한지형 옮김(한국문화사, 2014), pp. 16-17.

1960년 1월 1일 파리시는 외곽의 8개의 작은 읍들을 병합하여 20개의 행정구로 파리 경계를 확장했다.¹⁰⁾ 이에 따라 오스망은 2억 7천만 프랑 규모의 차관을 받아 중심부와 외곽을 연결하는 도로망 사업을 계획했다. 하지만 막대한 이자로 인해 파리 외곽 도로정비사업 진행이 어려워지자, 파리시는 공사대금을 채권으로 기업가들에게 결제하는 등 부르주아 자본에 의존하기 시작했다. 이로 인해 제 3차 도로망 정비인 파리 외곽 도로사업의 예산은 파리 중심의 대형쇼핑센터(Les Halles) 건립과 오페라를 기점으로 라파예트 거리를 따라 여러 역을 연결하는 교통망 구축과 파리 서쪽의 외곽지역 도로 건설에 사용됐다.¹¹⁾

파리 외곽으로 내쫓긴 노동자들은 군사용으로 사용하는 건축금지 부지(Zone Non-aedificandi)에 텅마나 널빤지, 종이 등으로 판잣집을 만들어 거주했다. 이에 따라 19세기 후반 파리 변두리에는 1만 2천여 개의 건조물 중 절반 이상인 6천 8백여 동이 판잣집을 이루고 있었다.¹²⁾ 파리 외곽 노동자지역의 주거문제 해결방안에 대한 논의는 1880년대 들어 제기되기 시작했다. 사회당 의원이었던 폴 브루스(Paul Brousse)는 “공공서비스가 개별적 인간 노동의 최종 도달 단계”라고 주장하면서 시의회에 파리 성곽을 해체하고 그 부지에 서민주거단지를 건설할 것을 건의했다.¹³⁾ 하지만 성곽 해체를 통한 녹지 확보를 주장하는 부르주아 환경운

9) 이창남, 「오스만과 근대 도시 파리의 경관-발터 멘야민의 파사주 작품을 중심으로」, 『문화와 사회』, 8권(2010), p. 29.

10) 1841년부터 1844년까지 프랑스 수상을 지냈던 아돌프 티에르(Adolphe Thiers)의 주도 아래 건설된 파리 외곽의 성곽이다.

11) 필립 판느레, 장 카스텍스, 장-샤를 드폴드(주 8), p. 17.

12) Louis Dausset, *Rapport au nom de la 1er Commission et de la Commission mixte des fortifications, sur le déclassement total de l'enceinte fortifiée, l'annexion de la zone militaire, et sur le projet de convention entre la ville de Paris et l'Etat*, (Paris, 1912), p. 25.

13) Paul Brousse, *La propriété collective et les services publics*, (Paris: Prolétaire, 1883, Edition 1910), p. 27

http://cediasbibli.org/opac/doc_num.php?explnum_id=570 2017.10.28 12:24

동가들의 반대로 인해 브루스의 건의안은 통과되지 않았다.

오스망의 대정비사업은 파리 중심부와 서부를 중심으로 한 개발단계에서 종료되었다. 파리 북부, 동부, 남부의 외곽 지역의 주택밀집과 비위생 등과 같은 문제들은 해결되지 않은 채 20세기까지 이어졌다.¹⁴⁾ 그 결과 파리 외곽 북서부에서 남부를 잇는 7개의 구(12·13·14·17·18·19·20구)는 중심부에 비해 사회기반시설뿐만 아니라 문화·예술 시설도 부족하여 주민들이 전시, 공연 등의 문화·예술 활동을 경험하기 어려웠다. 이에 대한 방안으로 2000년대 들어 낙후된 지역의 도시재생사업과 함께 공공미술 프로젝트가 진행되었다. 본 논문의 III장에서 이에 대해 자세히 다룰 것이다.

2. 1900년대 중반: 라 데팡스 개발사업

프랑스 건축이론가 자크 뤼캉(Jacques Lucan)은 20세기 초 파리를 ‘아름다운 중심지’와 ‘비극적인 외곽’으로 묘사하면서, 이러한 대조적인 모습이 오스망의 파리대정비사업으로 인해 비롯됐음을 지적했다.¹⁵⁾ 1900년대 초반 두 차례의 세계대전으로 인해 도시가 파괴되어 우선적으로 파리 중심부의 복구와 재건사업이 이뤄지면서 파리 외곽지역의 도시계획 사업은 1900년대 후반이 되어서야 본격적으로 진행되었다.

1934년 노트르담 성당을 중심으로 반경 35 킬로미터, 총 3,800 제곱킬로미터에 달하는 지역에서 전후복구사업이 계획되었지만, 2차 세계대전의 발발로 무산되었다. 프랑스는 두 차례의 전쟁으로 인해 생산시설, 도로, 교량, 철도 등의 교통망이 파괴되었고, 60만 명의 사상자가 발생했다.

14) 데이비드 하비(주 5), p. 199.

15) Jaques Lucan, *Eau et gaz à tous les étages: Paris, 100 ans de logement* (Paris: Pavillon de l'Arsenal, 1992), p. 69.

1946년 프랑스 정부는 전후 복구와 경제 재건을 위해 노동력을 확보하고자 국립 이민청을 설치하고 외국 노동자들과 그들의 가족까지 프랑스로 이주시키는 정책을 추진했다.¹⁶⁾ 이를 통해 재건 및 도시계획부 장관이었던 외젠 클로디우스-쁘띠(Eugène Claudius-Petit)는 1948년부터 우선적으로 파리 중심부의 공공시설을 정비하고, 파리 외곽 지역을 도시화 우선 지역(Zone à Urbaniser en Priorité)으로 지정하여 서민용 저가 임대 아파트(Grands Ensembles)를 건설했다.



도판 2 역사적 축과 라데팡스의 위치

1950년대 후반 파리 외곽에 주택 건설의 확산으로 발생한 파리의 도시 팽창을 해결하고, 두 차례의 세계대전으로 인해 침체된 국가 경제의 발전을 도모하기 위해 금융과 상업으로 특화된 지구를 개발하자는 논의가 제기되었다. 1956년 당시 프랑스 대통령이었던 샤를 드 골(Charles de Gaulle)은 파리 신도시 개발사업의 일환으로 라 데팡스 지구 개발사업 계획안을 발표했다.¹⁷⁾

-
- 16) 1955년까지 30만 명의 외국인 노동자가 프랑스로 들어왔고, 그 중 33%가 파리에 정착했다.
Michelle Guillon, "Etrangers et immigrés en Ile-de-France", *Thèse de Doctorat en Géographie*, (1992), p. 239.
- 17) 파리지 주변의 신도시는 세르지 퐁트와즈, 에브리, 마르네 라 발레, 멜링 세나흐뜨, 생 쾅뽕 앙 이벨린느 등 5개로서 모두 30만 이상의 계획인구를 가진 대규모 신도시들이다.
정창무, 「외국의 신도시개발 사례와 교훈 - 프랑스의 수도권 신도시를 중심으로 -」, (2004)

라 데팡스 개발사업은 1956년 10월 20일 발표된 법령에 따라 상당량의 주거 건물 군과 함께 이에 부속되는 공공시설물 건설, 전시 공간으로 사용될 수 있는 방대한 규모의 녹지 공간 조성 등의 계획을 포함하고 있었다.

라 데팡스는 파리 북서쪽에 위치한 개선문에서 역사적 축을 따라 서쪽으로 6 킬로미터 떨어진 곳에 있는 파리의 부도심이다. 이 지역은 역사적 축의 연장선상에 위치한다는 상징성과 함께 금융 및 경제 단지로 개발할 수 있는 유리한 조건을 가지고 있었다. 19세기 중반 파리도심의 공장들이 지대가 낮고 평지로 이뤄진 파리 외곽의 북부, 동부, 남부 지역으로 이전한 반면, 서부 지역에는 공장들이 세워지지 않아 개발계획을 쉽게 추진할 수 있었으며, 파리 서부의 금융지역과 인접하여 기업들이 이전하기 용이했다.

라 데팡스 개발사업은 다음과 같은 세 가지 전략적 목표 하에 추진되었다. 첫째, 기반시설 건설 및 기업 유치 등을 통해 파리에 집중되어있는 주거 및 업무기능을 보조하는 파리의 위성도시 건설, 둘째, 지구 내 파리 시민의 정착 유도, 셋째, 개발을 통해 파리 도심지역과 파리 수도권 간의 불균등한 개발상태를 개선하고자 했다.

1958년 중앙정부는 EPAD를 설립하고, 파리지 공공건설부장을 역임했던 앙드레 프로탱(André Prothin)을 책임자로 임명했다. 프로탱은 EPAD의 책임자로서 중앙정부로부터 사업의 기본계획 설정, 개발공사 진행, 관리에 이르기까지 모든 권한을 일임 받았다. 프로탱은 개발청의 라 데팡스 지구 개발사업 운영의 자율성을 확보하기 위해 공사비 13억 7,000만 프랑 중 84%는 지구 내 건축권 매도 수입금으로 부담하고, 도로 건설과 같은 공공 기반시설 공사비 16%는 중앙정부와 지방자치단체로부

터 예산을 받아 충당했다.¹⁸⁾

개발청은 라 데팡스 지구의 700만 제곱미터를 개발대상지역으로 정하고, 이곳의 6,500여 명의 주민과 8만 제곱미터에 달하는 산업체를 이주시켰다. 본격적으로 공사는 다음과 같이 3 단계로 나눠 진행되었다.¹⁹⁾

1. 인공 슬라브를 이용한 복층 구조의 도시 외형이미지 구축 공사이다. EPAD는 라 데팡스 지구의 대로와 광장부분을 인공 슬라브로 덮어 상부를 보행자도로로 조성하고, 하부를 교통순환시설과 상하수도 및 전기 시설 공간으로 분리하는 작업을 시행했다. 보차분리 건설에 의해 형성된 인공평지에는 유명 건축가들이 설계한 업무빌딩과 기반 시설들이 세워졌다.

2. 지구의 기능분리에 따라 중심 업무 지역인 Zone A와 주거 및 녹지 지역인 Zone B로 나누어 조성되었다. 라 데팡스 지구는 뤼토시(Puteaux), 쿠르브와시(Courbevoie), 낭테르시(Nanterre)로 구성되어 있는데, EPAD는 뤼토시와 쿠르브와시가 속해있는 Zone A에 26개 동의 초고층 업무용 빌딩, 도로, 지하철, 주차장 등을 건설하였다. 이후 Zone B에 해당하는 낭테르시에 15,700여 가구의 아파트, 중앙 광장, 공원 등을 조성했다.²⁰⁾

3. 라 데팡스 개발청의 공공미술정책 시행이다. 개발사업초기의 공공미술은 라 데팡스 지구 개발에서 건축적 기능을 보조하거나 장식하는 기능으로써 1% 정책의 지원을 받아 설치되었다.²¹⁾ 그 예로 1969년 완공된

18) 박진아, 「도시기능 결정영향요인으로서는 개발자금 조달방식에 관한 연구 : 프랑스 라데팡스를 중심으로」, 『도시행정학보』, 21권 2호(2008), 한국도시행정학회, p. 98.

19) 이동재, 「라데팡스의 도시재개발사업과 공공미술」, 석사학위논문, 서울대학교, 2011, pp. 22-28.

20) 1970년대 이후 Zone A에 1,600여개의 국내외 기업들이 라 데팡스 지구에 본사 또는 지사를 설립했다. 이 중에는 엑손, IBM, 모빌 등의 글로벌 기업과 엘프아퀴타인사, EDF 토털사, 프랑스 텔레콤 등 프랑스 상위 그룹이 속해있다.

그랑 다르슈 드 라 데팡스(Grand arche de La Defense)역사에 테시에(Maxime Adam-Tessier), 드베르느(Michel Deverne), 바술로(Hervé Mathieu-Bachelot) 등의 미술가들이 벽면을 장식하거나 기둥 끝면을 부조한 형태의 미술작품 등이 있다.

하지만 1973년 석유파동으로 경기가 침체되면서 건축권 매도를 통한 자금 조달이 어려워지자 1977년까지 공공미술 정책이 중단되었다. 1980년대 들어 경기가 회복되기 시작하자, 1981년 당시 대통령이었던 프랑수와 미테랑은 문화부 산하의 공공미술주문기금제도(Commande publique)를 창설했다. 1983년에 문화부 예산 증가와 함께 500만 프랑이었던 공공미술주문기금이 3년 만에 3,300만 프랑으로 늘어났다. 이에 따라 라 데팡스 개발청은 공공미술 작품 설치와 개발지역의 상징건축물 건립에도 예



산을 활용할 수 있게 되었다.

1982년 중앙정부는 프랑스의 권력과 신도시로서의 미래지향적 도시의 모습을 상징적으로 보여주기 위해 역사적 축의 끝자락에 위치한 라 데팡스의 샹뜨꼬

도판 3 요한 오토 폰 스프렉켈슨의 <신개선문 언덕(Butte de Chantecocq) (Arche de la Défense)>(1989)

21) 이 정책은 1936년 ‘국가교육’이라는 틀 안에서 교육 기관 건축비의 1%를 건물 내·외부에 설치할 동시대 작품에 사용하도록 규정하는 것으로 제안되어 1951년에 최종적으로 확정되었다. 법률 본문에 따르면, 《예술 분야에 있어 배척 없이》라고 언급되어짐에 따라 회화, 조각뿐만 아니라 빛, 소리, 식물 또한 설치가 가능하되, 장소에 대한 성격이 고려되어야 한다. 이것의 적용은 1970-80년대에 들어서면서 외교부, 문화부, 내무부, 산업부 등의 청사 건축 등으로 확대되었다.

에 랜드 마크인 떼뜨 드 라 데팡스(Tête de la Défense) 건설계획을 발표했다. 개발청의 환경 및 토지 개발 부장이자 상징건축물 프로젝트 담당자였던 앙뜨완느 세르즈(Antoine Serge)는 당시의 모든 미디어 매체를 통하여 라 데팡스 상징 건축물 설계 공모전을 광고했다. 미테랑 대통령, 세르즈, 라 데팡스 개발청 대표였던 로베르 리옹(Robert Lion), 주거 및 도시계획부 장관이었던 로제 킬리오(Roger Quilliot)는 424개의 설계안 중 개선문의 형태를 미니멀리즘적으로 표현한 요한 오토 본 스프렉켈슨(Johan Otto von Spreckelsen)의 <신개선문(Arche de la Défense)>을 당선작으로 선정했다. 이것은 1989년 8월에 높이 110m, 폭 100m인 액자 형태의 구조물로 설치되었다.

1980년대에는 라 데팡스 개발사업 초기에 비해 공공미술정책에 참여한 외국작가들의 비율이 높아졌는데, 이것은 공공미술주문기금액의 증가와 함께 국제 업무지구를 지향했던 라 데팡스의 개발사업 정책이 적용된 것이라 볼 수 있다. 총 69개의 공공미술 작품이 밀집된 고층 건물과 중앙 관장, 파리 도심으로 연결된 지하철 노선 등 개발 가이드 라인에 따라 인위적으로 조성된 공간에 설치되었다. 작품 사후관리의 경우, EPAD가 따로 고용한 작품 보전 전문가가 라 데팡스 지구의 컬렉션을 관리하고 있다.

1989년 개발사업이 종료되고, 언론은 라 데팡스를 21세기의 프랑스 경제를 선도하는 금융업무지구가 될 것이라고 선전했다. 프랑스 언론지인 르몽드(Le Monde)는 라 데팡스 지구에 650여 개의 회사가 입주했으며, 그중 UAP, AGF, GAN 등과 같은 거대 보험 회사와 프랑스 20대 기업 중 절반이 라 데팡스에 본사 또는 지사를 가지고 있다고 밝히며 라 데팡스 개발사업을 건축학적뿐만 아니라 경제적으로도 성공한 신도시 개발사업이라 평했다.²²⁾²³⁾

하지만 프랑스 지리학자 마르탕 바니에(Martin Vanier)는 라 데팡스 개발사업이 “특성화 지구 개발정책에 많은 무게가 실려 주민과 지역을 위한 개발계획은 무시되었다”고 지적하면서, 도시계획사업을 국지적 관점으로서 경제적 이익에만 초점을 둔 정부의 개발정책을 비판했다.²⁴⁾

미술사가 김정희는 이 같이 서비스업 중심의 단지를 만들려는 도시개발계획 붐의 중심에는 개발지역에 유입된 미술이 있었다고 설명했다.²⁵⁾ 라 데팡스 개발사업에서 보여지는 도시개발계획과 공공미술의 관계는 1980년대 영국 런던에서 시행된 거대 국제 금융단지 개발사업인 도클랜드즈(Docklands)의 카나리 와프(Canary Wharf)에서도 나타난다.

1974년 영국의 노동당 정부는 조선업의 불황으로 인해 침체된 도클랜드즈의 재활성화를 위해 개발공사에 착수했다. 이를 통해 카나리 와프에는 각각 다른 스타일의 24개 이상의 건물들이 세워졌고, 기업 건물 앞, 광장, 공원 등지에 국제적인 미술가들의 작품들이 설치됐다²⁶⁾.

이 작품들은 조형물, 스트리트 퍼니처, 장신구, 건축물 등의 다양한 장르 작품이 포함되었다. 라 데팡스와 마찬가지로 카나리 와프의 개발사

22) “Les paris d'un autre Paris Une réussite économique et architecturale”, *LE MONDE*, 1988.10.7

http://www.lemonde.fr/archives/article/1988/10/07/les-paris-d-un-autre-paris-une-reussite-economique-et-architecturale_4092973_1819218.html#43EZXiBrLiZmlAJ.99
2017.11.21 17:00

23) 1990년대 후반부터 많은 기업들이 라 데팡스 지구에서 철수하기 시작하며, 이 지역은 업무지구로서의 기능이 점차 약화됐다. 2006년 라 데팡스 개발청은 ‘라 데팡스의 부흥(Renouveau de La Défense)’계획을 발표했다. 이 계획은 2019년까지 기존의 낡은 빌딩을 보수하고, 8만 5천 제곱미터 면적의 사무 공간 확대 및 주거 단지 재개발사업을 시행하여 낙후된 라 데팡스 지구를 다시 활성화시키자는 목표를 가지고 있다.

24) Martin Vanier, “L’aménagement du territoire en France au XXIe siècle”, *La tribune*, 2017.06.15

www.latribune.fr/opinions/tribunes/l-amenagement-du-territoire-en-france-au-xxie-siecle-739636.html

2018.01.02 16:40

25) 김정희, 『문명화, 문화주의, 기업문화: 영국정부와 예술 정책』, 서울대학교출판문화원, 2010, pp. 364-365.

26) 위의 책, p. 377.

업에 활용된 유명 건축가들의 건물과 공공미술은 도시를 미화시켜 자신들을 위한 유연한 입지 요건을 만들고, 금융 및 업무 특성화 지구로서의 이미지를 제고하였다.

1900년대 후반부터 도시재개발사업에 이용된 미술의 도구화 경향에 대한 회의적인 시각을 가지고 낙후된 지역을 살리면서, 문화·예술에 소외된 지역민들이 향유할 수 있는 문화시설 설립에 대한 논의가 활발히 진행되기 시작했다.

3. 1900년대 후반: 미테랑 정부의 파리 도시계획

1900년대 중반까지 파리 중심부와 서부에는 집중적으로 철거를 통한 수익성 개발사업이 이뤄졌다. 개발사업의 주체들은 공공미술을 도입하여 차별화된 도시 혹은 기업의 이미지를 만들어 기업 유치 및 임대료 상승을 통한 경제적 이익을 누렸다.

반면, 주택과 기반 시설이 부족한 파리의 동부와 외곽지역에는 개발이 이뤄지지 않아 낙후된 상태로 남아있었다. 프랑스 도시개혁가들은 “도시를 바꿔라, 삶을 바꿔라.(Changer la ville, Changer la vie.)”같은 슬로건을 외치며 중앙정부에게 도시계획사업의 변화를 요구했다.

1900년대 말이 되어서야 중앙정부는 파리 교외 지역에 관심을 가지기 시작하는데, 1981년에 시작된 미테랑 정부의 문화 그랑 프로젝트(Grands projets culturels)는 이러한 변화의 증거이다. 기업 및 부동산업자들에 의해 파리 토지가 사유화되자 대규모 철거 및 재개발사업을 진행할 수 없는 대신에, 산업유희시설을 변형하거나 추가적으로 보완하여 시민들을 위한 휴식공간을 조성하는 도시 활성화 계획을 추진했다. 이뿐만 아니라 파리 중심부와 서부에 집중되어 있는 문화·예술 시설을 동부와 외곽지역

에도 확충하고, 시설 건립과 함께 지역 활성화가 필요한 파리 동부의 일부지역에는 도시계획사업을 진행했다.

1) 문화 그랑 프로젝트(Grands projets culturels)

사회당 출신인 프랑수와 미테랑 대통령은 파리 중심부와 외곽 지역 사이에서 드러나는 주거환경, 치안, 사회적 배제 등의 문제들을 해결하고자 도시정책을 계획했다. 사회당 정권의 도시정책에서는 사회·경제적 측면과 함께 문화 분야도 다뤄졌다.

1981년 미테랑 대통령은 프랑스 혁명 200주년을 맞아 파리 내 기념비적인 건축물 건립과 도시계획에 관한 대사업을 발표했다. 그는 문화·예술 기관이 파리 중심부와 서부에 집중되어있는 것을 지적하면서 문화를 “국민들이 최대한 가까운 곳에서 향유할 수 있도록” 파리의 외곽지역과 지방 도시에도 그랑 프로젝트 건축물 건립을 계획했다.²⁷⁾

이를 위해 1982년 미테랑 대통령은 불과 2년 전에 4억 5400만 유로였던 문화부 예산을 국가 예산의 1%인 10억 6600만 유로로 인상했다. 이에 따라 그랑 프로젝트 사업 초기에 23억 9343만 유로로 계획되었던 예산이 45억 1247만 유로로 증가되었다. 이 사업을 통해 건설된 문화·예술 건물이나 장소는 다음과 같다.

루브르 피라미드(Grand Louvre)와 산업 과학관(Cité des sciences et de l'industrie)의 경우는 미테랑 정부의 지명을 통해 설계되었으며, 오르세 미술관(Musée d'Orsay), 재무성(Ministère de l'Économie et des

27) *Créer les bases de la civilisation urbaine du XX^e siècle*, Point de vue de La Lettre n°15, Institut François Mitterrand, 2006
www.mitterrand.org › La lettre › La Lettre n° 15
2018.01.02 17:38

Finances) 청사, 아랍 세계 문화원(Institut du Monde Arabe)은 국내 설계 공모를 통하여 선정되었다. 라 빌레트 공원(Parc de la Villette)과 음악의 전당(Cité de la musique), 바스티유 오페라(Opéra Bastille), 프랑스 국립 도서관(Bibliothèque nationale de France)은 국제 건축안 공모전을 통해 선정되었다.

위치	건축물	건축가	국적	용도	비용	개관연도
1구	Grand Louvre	아이엠 페이	미국	전시	57억 프랑	1995년
5구	Institut du Monde Arabe	장 누벨	프랑스	전시	4억2000만 프랑	1987년
7구	Musée d'Orsay	르노 바르동	프랑스	전시	13억 프랑	1986년
12구	Ministère de l'Économie et des Finances	폴 슈미토브	프랑스	행정	37억 프랑	1998년
12구	Opéra Bastille	카를로스 오토	캐나다	공연	28억 프랑	1989년
13구	Bibliothèque nationale de France	도미니크 페로	프랑스	교육	78억 프랑	1997년
19구	Parc de la Villette	베르나르 चु미	스위스	녹지	13억 프랑	1986년
19구	Cité des sciences et de l'industrie	아드리앙 팽실버	프랑스	전시	54억 프랑	1986년
19구	Cité de la musique	크리스티앙 드 포잡박	프랑스	공연	11억 프랑	1994년

표 1 그랑 프로젝트 건축물 목록

미테랑 정부는 국내 건축가뿐만 아니라 외국 건축가들에게도 그랑 프로젝트의 건축물 설계안 공모에 참여할 수 있게 했는데, 건축 이론가 자크 뤼캥은 이 같은 정부의 의도가 프랑스 건축을 국제 건축 세계에 개방함과 동시에 그랑 프로젝트에 대한 공중의 관심을 이끌어 내기 위한 것이었다고 설명했다.²⁸⁾

미테랑 대통령의 재임기간에 건립된 9개의 건축물 중 6개는 파리 중

28) Jacques Lucan, *France Architecture 1965-1988* (Paris: Electa Moniteur, 1989), p. 110.

심부에 비해 낙후되고, 문화·예술 시설이 부족한 파리 외곽지역에 세워졌다. 파리 19구에는 음악의 전당과 산업 과학관을 포함한 라 빌레트 공원이 만들어졌으며, 13구에는 프랑스 국립도서관이 세워졌고, 루브르궁에 있던 재무성 청사는 12구로 이전했다. 프랑수와 미테랑 재단은 문화 그랑 프로젝트를 ‘새로운 도시문화기지 건설 사업’으로서 파리 도시 환경을 증진시켰을 뿐만 아니라 쇠퇴한 외곽지역을 활성화하였다고 평가하였다.²⁹⁾

미테랑 집권기의 문화정책에서 주된 기조이자 문화 그랑 프로젝트의 진행목적인 ‘문화 민주화를 위한 문화·예술로의 접근통로의 증대’였고, 이를 증명하듯 수많은 문화·예술시설과 이것을 지원하는 정책들이 만들어졌다.³⁰⁾ 프랑스 경제학자인 올리비에 도나(Olivier Donnat)가 1973년부터 2008년까지 다섯 번에 걸쳐 15세 이상의 프랑스인들의 문화 활동에 대해 분석한 보고서를 보면 그랑 프로젝트 시행을 통해 문화·예술시설이 확충되기 시작한 1981년부터 프랑스인들의 공연, 음악, 미술 감상 등과 같은 문화 활동 빈도수가 그 이전에 비해 증가한 것을 확인할 수 있다.³¹⁾

2) 유흥산업부지의 재활용과 지역재생

미테랑은 그랑 프로젝트의 일환으로 시설 건립과 함께 지역발전을 위한 도시계획사업도 세웠다. 1982년 중앙정부는 오페라 바스티유 건립 계획과 함께 파리 동부로 이어지는 산책로 조성사업계획을 발표했다. 이 계

29) Institut François Mitterrand, "Créer les bases de la civilisation urbaine du XX le siècle", *Point de vue*, 15(2006)

<http://www.mitterrand.org/Creer-les-bases-de-la-civilisation.html> 2017.10.13 14:03

30) 이뿐만 아니라 미테랑 정부는 그랑 프로젝트의 일환으로 프랑스 지방 도시에도 32개의 문화·예술시설을 건립했다.

31) Olivier Donnat, "Pratiques culturelles, 1973-2008 Dynamiques générationnelles et pesanteurs sociales", *Culture études*, 2011(07), p. 3.

<http://www.pratiquesculturelles.culture.gouv.fr/doc/evolution73-08/CE-2011-7.pdf>

2017.11.14 23:19

획은 파리 내 지역 간의 균형적 발전을 위한 ‘파리시 동부기본계획안’에 포함되어 1983년 파리 시의회에서 가결되었다. 같은 해 파리는 동부지역 활성화 계획을 담당하는 민관 혼합 회사(이하 SEMAEST)를 설립하여 우범지역으로 변해버린 뱅센느 지역(Vincennes)과 바스티유 광장(Place de la Bastille)을 잇는 철교를 산책로로 조성하는 공사에 착수했다. 이곳은 1859년에 만들어진 4.7 킬로미터의 바스티유-뱅센느 선 철교로, 1967년 프랑스 국유철도회사가 화물 운송활동을 전면 재편성하면서 폐쇄해 사용되지 않고 있었다. 1970년대 들어 파리는 이것을 철거하고자 했으나 비용문제로 인해 시행하지 못했다. 이후 방치된 철교는 비행 청소년들과 마약 판매상들이 찾는 우범 지역이 되었다.

1985년 SEMAEST는 이 지역을 협의개발지구(ZAC)로 지정하고, 공모전을 열어 프랑스 건축가 파트릭 베르제(Patrick Berger)와 조경사 자크 베르질리(Jacques Vergely)를 선발했다.³²⁾ 이들은 전면 철거를 통한



도판 4 프롬나드 플랑테(Promenade plantée)

재개발 방식이 아닌 철교 구조물을 그대로 보존하는 재생방식으로 산책로인 프롬나드 플랑테(Promenade plantée)를 설계했다.

1988년 SEMAEST는 9,200만 유로의 공사비를 들여 총 길이 4.5 킬로미터의 프롬나드 플랑테를 완공했다. 6만 5천 제곱미터 면적의 철교 상부

32)협의개발지구(Zones d'Aménagement Concerté; 이하 ZAC)는 대규모 단지 개발이 아닌 적정 규모의 개발로 변경하여 주택과 주변 공공시설을 일체화할 수 있도록 개발하는데 목적을 둔 법안이다. ZAC은 어떤 형태의 도시개발에도 적용이 가능하여 주택단지뿐만 아니라 사업지역 재개발, 산업공단조성, 대학캠퍼스의 조성 등에도 활용되고 있다. 베르시에 지정된 협의개발 지구에는 베르시 공원, 다목적 스포츠홀인 팔레 오니스포르 베르시(Palais Omnisports Bercy), 시네마테크 프랑세즈(La Cinémathèque Française), 프롱 드 파크(Front de parc) 주거단지가 조성됐다.

에는 보행전용의 선형 공원과 어린이 놀이터 등이 있는 산책로가 만들어졌다. 프롬나드 플랑테의 조성과정을 연구한 도시계획 전문가 조셉 히트코트(Joseph Heathcott)는 이 같은 설계가 주민들에게 휴식공간을 제공하면서 보행자와 거주민에게 도로에서 보지 못했던 건축물과 주변 경관을 둘러보게 만들어 도시에 대한 새로운 경험을 제공한다고 설명했다.³³⁾ 기존의 철교 하부를 구성했던 71개 아치공간에는 예술가들과 공예 장인들의 작업장, 공방, 기념품 상점 등이 입점하여 ‘예술의 고가(Viaduc des arts)’라는 상가로 활용되고 있다.³⁴⁾ 이것의 관리와 임대는 SEMAEST가 파리시를 대신하여 운영하고 있다.

프롬나드 플랑테는 유희시설을 휴식 및 문화공간으로 활용하여 주변 지역을 활성화시킨 성공적인 사례로, 파리의 다른 지역과 미국의 대도시에서 벤치마킹의 모델이 되고 있다. 그 예로 파리의 12구에는 포도주창고 부지를 활용한 베르시 공원(Parc de Bercy)이 건설되었으며, 18구 철도변 부지에는 에콜 근린 정원(Jardins d'Éole)이 만들어졌다. 또한 19구에는 파리 순환 고속도로 부지를 이용한 세르즈-갱스부르크 공원(Jardin Serge-Gainsbourg)이 조성되었다. 미국에서는 맨하튼 첼시 지역의 오래된 폐선이 하이라인(High Line)이라는 산책로로 재탄생되었으며, 시카고의 블루밍데일(Bloomington) 철로 부지와 필라델피아의 칼로힐(Callowhill)의 폐선부지에도 이 같은 유희공간을 활용한 공원이 만들어졌다. 하지만 단순히 유희시설을 활용하여 공원과 같은 휴식공간으로 조성한 위의 사례들과 달리 프롬나드 플랑테는 상부와 하부를 나누어 예술가들의 창작활동을 지원하기 위해 작업공간을 제공하고, 지역 상권을 살리기 위해 철교 하부를 상점으로 활용하는 등의 다양한 공간 조성 방안

33) Joseph Heathcott, "The Promenade Plantée Politics, Planning, and Urban Design in Postindustrial Paris", *Journal of Planning Education and Research* 33(2), 2013, p. 286.

34) 김소은, 「공공미술의 공론장 기능과 역할」(석사학위논문, 서울대학교, 2014), pp. 105-106.

을 실행했다는 점에서 다른 사례들과 차별성의 된다.

3) 파리 좌안 지구 개발계획

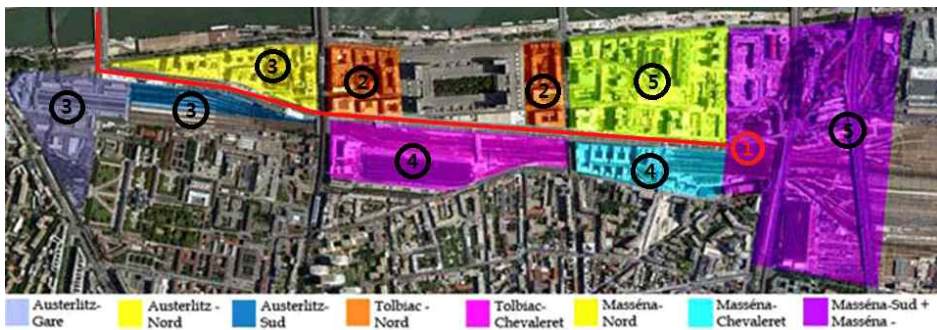
1900년대 초반까지 파리 13구에서는 화학 기업, 금속가공 기업 등의 대규모 공장이 운영되고 있었다. 그러나 1955년 중앙정부가 파리 외곽의 대규모 고층 주거 단지 건설을 위해 산업시설 분산 정책을 실시하면서 공장들이 문을 닫게 돼 거대 산업시설물들이 방치되게 되었다.

1985년 파리는 낙후된 파리 좌안지구를 ‘24시간 7일 내내 살아 움직이는 문화·교육·업무·주거 복합 공간’으로 조성한다는 파리 리브 고쉬(Paris Rive Gauche) 계획을 발표했다. 파리는 프랑스 국립 철도청(SNCF)으로부터 오스텔리츠 역(Gare d'Austerlitz)과 마세나 대로(Avenue Massena) 사이의 130 헥타르에 해당하는 철도 부지를 매입하여 협의개발지구(Zone d'Aménagement Concerté)로 지정했다. 다음 해 자신들의 재원(파리시 주식소유 57%)과 프랑스 국립 철도청(20%), 파리 주택공사(RIVP, 10%), 프랑스 중앙정부(5%), 일-드-프랑스(5%), 기타(3%)의 자본으로 조직된 파리개발공사(이하 SEMAPA)를 설립했다. 파리 좌안 지구 개발주체들은 13구의 시장이었던 세르즈 브리스크(Serge Blisk)를 SEMAPA의 대표 관리자로 임명하여, 좌안 지구 개발에 관련된 모든 법적·기술적 부분에 대한 책임을 맡겼다.

1991년 SEMAPA는 우선적으로 지역 내 단절을 일으키는 60 헥타르의 철도구간 위로 3m 두께의 인공지반을 올려 하부 공간은 지하철 역사와 운행 철도로 사용하고, 상부에는 프랑스 대로(Avenue de France)를 조성했다. 이것은 라 데팡스 지구 개발사업에서 진행했던 보차분리 건설 방식으로 지상은 보행자 도로와 새로운 인프라를 구축하고, 지하로는 교

통시설 운영을 위한 자유로운 공간을 확보하여 파리와외의 접근이 수월해질 수 있도록 하였다.

이와 같이 일차적으로 정비된 좌안지구는 지역의 지리적, 역사적 특성에 따라 아래와 같이 다섯 개의 구역으로 나누어 각기 다른 컨셉에 따라 도시계획사업이 진행되었다. SEMAPA, APUR, 파리개발공사는 다섯 개 구역의 특성에 따라 도시 디자인을 맡을 건축가를 선정했다. 선정된 건축가들은 SEMAPA와 의논하여 구역별로 지역계획의 기본 방향과 디자인 가이드 라인을 수립하고, 사업주체들과 협의하여 계획 내용을 조율했다.



도판 5 파리 리브 고쉬 사업 다섯 구역

대상지 구분		계획가	개발내용
1	프랑스 대로	폴 안드류 (Paul Andreu), 장 미셸 빌모트 (Jean-Michel Wilmotte), 파트릭 셀레스트 (Patrick Celeste)	센느 강에 이르는 13구의 모든 길들이 이 대로와 만나도록 정비하고, 이 대로에는 보행자 중심도로와 버스 전용 차선이 조성되었다.
	톨비악 지구	롤랑 슈바이처 (Roland Schweitzer)	1995년 프랑스 국립 도서관이 완공되었고, 1997년과 2000년에 1,000여 개의 아파트를 지어 입주를 진행했다. 지하철, 파리 국철(RER), 교량이 세워지면

			서 센느 강 북쪽지역과 연결됐다. 그리고 파리고등건축학교, 파리 7대학 등의 교육시설이 톨비악 지역으로 이전해왔다.
3	오스테 블리츠 지구	크리스티앙 드비에르 (Christian Devillers)	이 지역은 파리 좌안 지구와 파리 중심지를 연결하는 지역으로, 개발 이전에 이미 많은 주거지역이 형성되어 있었다. 기존의 주거지의 대부분은 재보수 되었고, 주변에 추가로 학교와 주차장(700대 수용), 세 개의 공원(9000평방미터)이 건립되었다.
4	쉬발르 헤 거리	브뤼노 포티에 (Bruno Fortier), 장-티에리 블로 (Jean-Thierry Bloch)	옛 건물들이 있는 지역으로 철거 재개발방식이 아닌 재생방식으로 사업을 진행하여 옛 건물들과 주변의 새로운 개발지역이 조화를 이룰 수 있도록 조성됐다.
5	마세나 지구	크리스티앙 드 포잠박 (Christian de Portzamparc), 이브 리옹 (Yves Lion)	마세나 지구의 유희 산업 건축물(공장, 대형 방앗간, 아뜰리에 등)은 보수되어, 파리시와 중앙정부 간의 새천년 대학계획(Université du troisième millénaire)협약에 의해 마세나 지구로 이전해 온 파리 7 대학과 동양어 문화 국립 연구소(Inalco)의 건물로 사용되고 있다.

표 2 파리 리브 고쉬 사업 내용 정리

이 사업을 통해 총 1만 5천여 개의 주거지가 세워졌으며, 교육시설을 확충하여 3만 명의 학생, 교수, 연구원을 유치하였고, 6만 여개의 일자리가 창출되었다. 이뿐만 아니라 파리 중심부와 외곽 지역으로의 접근성이 향상되면서 1975년도에 12만 명이었던 13구의 인구가 좌안지구 개발사업 이후 17만 명으로 증가하였다.³⁵⁾

사업이 진행되는 동안 좌안지구 사업 참여제도에 따라 파리시의원, SEMAPA 관계자, 시민단체, 동네협의회 등으로 구성된 상시협의위원회를 분기별로 운영하여 참여자들이 프로젝트 구상부터 사업까지 전 과정을 모니터링하고 사업방향을 논의하도록 운영되었다. 시민들의 사업참여 유도 및 지리적·사회적 특성을 고려하여 각 지역을 다른 컨셉으로 계획했다는 점에서 1900년대 중반까지 이뤄졌던 무분별한 재개발사업과 차별화되는 도시계획이라 볼 수 있다.

35) APUR, L'aménagement du secteur Seine Rive Gauche
<http://www.parisrivegauche.com/>
2018.01.03 21:47

III. 2000년대 도시재생과 공공미술

1900년대 후반부터 산업화 과정에서 배제되었거나 쇠락한 지역의 복구와 재활에 관한 논의가 활발해지기 시작했다. 파리 중심부만이 아닌 외곽지역과 지방에도 도시계획방안과 함께 대규모 문화·예술시설이 세워졌다. 앞에서 설명한 미테랑 정부의 문화 그랑 프로젝트가 그 대표적인 예로, 프로젝트 건축물 주변 지역의 활성화를 위해 도시재개발과 재생사업이 동시에 진행됐다. 하지만 여전히 파리 중심부와 서부를 제외한 파리지경에 인접한 지역의 낙후된 환경은 개선되지 않았다.

2000년대 들어 프랑스 정부와 파리는 낙후 지역의 실업, 빈곤, 건강, 불평등 등을 개선하기 위한 삶의 질의 향상과 지역의 성장이 무엇보다 중요한 선결과제라고 보고 지역사회 지도자들이 자율적으로 그들의 커뮤니티와 시민을 지원할 수 있도록 지역사회의 권한을 확대하였다. 이뿐만 아니라 중앙정부는 1999년도에 실시한 인구조사와 지역에 대한 거주민 앙케이트 결과를 바탕으로 도시계획이 필요한 우선 지역을 선정하여 각 지역 구성원들의 요구사항에 따라 지역별로 주택 건설, 상업 및 경제활동 활성화, 녹지 확충, 교통 시설 건설 등의 선별적 지역재생사업을 실시했다. 본 장에서는 낙후지역의 공통적인 문제였던 교통시설 부족을 해결하기 위해 계획된 T3의 건설배경과 그 과정 그리고 이와 함께 진행된 T3의 공공미술 프로젝트 진행과정에 대해 알아보겠다.

1. 파리 도시재생 그랑 프로젝트(GPRU)

2000년 파리는 낙후된 지역에 주거, 사회정책, 교통과 관련한 도시

계획사업을 실행하여 지역의 역량을 강화하고자 중앙정부와 일-드-프랑스와 함께 ‘도시협약 2000-2006(이하 CUCS)’을 체결했다.³⁶⁾ 이 협약은 CUCS 선정 지역의 도시화와 삶의 환경 개선, 일자리 증대 및 경제 발전, 청소년비행 예방, 사회복지 증대, 교육·문화·스포츠 시설확충, 지역 발전 지원을 목표로 했다. 중앙정부는 CUCS 수행을 위해 도시개발 국책 사무소와 사회통합 및 기회균등 국책사무소의 업무를 결합한 도시정책위원회를 창설했다. CUCS 도시정책위원회는 정부에서 진행한 1999년의 인구조사 결과와 도시 민감 지역 조사소(이하 ONZUS)에서 실시한 파리 지역에 관한 앙케이트 내용을 가지고 도시재생이 필요한 우선지역 선정을 실시했다.

1) 도시재생 대상지역 선정 기준

CUCS에서는 지역 역량 강화를 위해 우선적으로 파악하고 개선해야 할 7 가지의 사항을 다음과 같이 정하였다.³⁷⁾

- 가. 사회주택 대규모 건설
- 나. 불량주택 철거 및 중간규모 주택건설
- 다. 취약계층 법률서비스 증진 및 사회적 지원
- 라. GPRU를 통해 주민 삶의 환경 개선
- 마. 지역주민을 위한 일자리 및 경제발전 정책
- 바. 모든 종류의 차별철폐

파리시는 이 같은 사항들을 이루기 위해 우선적으로 두 가지의 분석

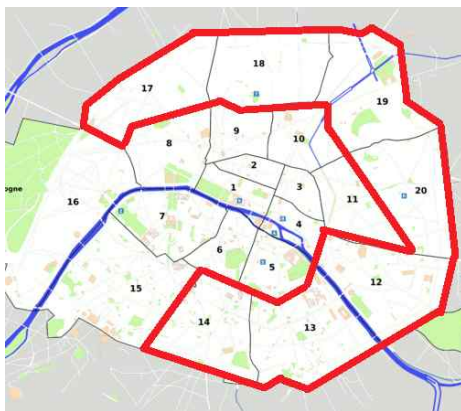
36) APUR, "La politique de la ville à Paris. Observatoire des quartiers prioritaires parisiens", *Maire de Paris Rapport*, (2010), p. 11.

37) Marie de Paris, *Le Contrat urbain de Cohésion Sociale pour Paris 2000-2006* 내용을 정리하였다.

을 실행했다. 하나는 국제 전략관계기관(IRIS)의 도움을 받아 1999년도에 시행한 파리인구조사 결과를 바탕으로 재생사업 대상지역을 선정할 6개의 기준 - 낮은 임금수령자, 직업교육을 받은 경험이 없는 성인, 최소 수입보장제도(이하 RMI) 수령자, 편부모가정, 초등교육을 이수하지 못한 자, 이주민 -을 정하여 거주민의 사회적·경제적·문화적 요소를 파악했다.

기준	특정 기준내용
낮은 임금수령자	과세 목적으로 신고된 1인 평균 소득인 25,590 유로 이하인 임금수령자
직업교육을 받은 경험이 없는 성인	신체적·정신적 장애를 가지고 있거나 직업을 갖기 위한 기본적인 교육을 받지 않은 자 또는 말 그대로 직업교육을 받은 경험이 없는 자
RMI 수령자	RMI는 1988년 프랑스 정부가 25세 이상의 극빈자들에게 사회 재적응 훈련 약속과 함께 생계 지원비를 제공하기 위해 마련한 제도로 한 달에 1인당 425유로를 지원하고 있다.
편부모가정	
초등교육을 이수하지 못한 자	
이주민	

표 3 CUCS 대상지역 기준



도판 6 GPRU 대상지역

다른 하나는 1999년 ONZUS가 1996년에 파리 도시취약지역(Zone Urbaine Sensible; 이하 ZUS)로 지정된 16구를 제외한 파리 외곽 지역(12구에서 20구까지) 주민들을 대상으로 지역 환경에 대한 앙케이트를 실시하여 지역의 기반시설 양상을 파악했다. 취합된 조사 내용은 도로

청결 및 정비 상태, 청소년비행, 녹지면적, 교통시설 현황과 같은 개선 사항 요소로 분류되었다.

도시정책위원회는 이 두개의 조사 내용을 가지고 파리 외곽 지역 중 15구와 16구를 제외한 12구에서 20구까지의 낙후된 7개 구를 선정했다. 2001년부터 도시정책위원회와 7개의 파리구청들은 각 지역의 문제점을 개선하고, 활성화하기 위해 도시계획사업인 GPRU를 시행했다. GPRU 사업 내용에 대해 구체적으로 설명하기에 앞서 도시재생 대상지역의 인구통계학적 특성과 지역의 기반시설 양상을 분석한 내용에 대해 알아보겠다.

① 거주민의 사회적·경제적·문화적 요소

1999년 프랑스 국립 통계청(INSEE)이 실시한 파리 인구 조사에 따르면 20개의 파리 행정구역 중 7 개의 GPRU 대상지역의 인구는 파리 인구의 52.7%로 나머지 13 개 행정구역의 인구를 모두 합친 것과 비슷한 비율이다.³⁸⁾ 이 곳 거주민들의 가정환경, 교육, 소득 수준은 다른 지역들에 비해 현저히 열악한 상태였다.

파리시에는 1,165,540 가구가 거주하고 있으며, 평균 한 가구의 인원은 1.93 명이었다. 그러나 GPRU 지역의 2명 이상의 자녀를 둔 가구수는 GPRU에 해당하지 않는 지역에 비해 4% 높은 21%에 해당하며, GPRU 지역의 편부모 가정의 비율 또한 33%로 높게 나타났다.

교육수준에 있어서는, 파리 내 초등교육을 이수하지 못한 인구 비율이 13%이고, GPRU 지역이 19%로 근소하게 차이가 났지만, 반면 중학교가 최종학력인 인구를 살펴보면 파리시 전체 평균은 78%인 것에 반해

38) INSEE Les résultats du recensement de 1999

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2118516?sommaire=2118522> 2017.11.01. 14:37

GPRU 지역은 58%에 그쳤다. 이렇게 낮은 교육 수준은 소득과 일자리 부분에 영향을 미쳤다.

파리의 경제활동가능인구인 15 세 ~ 64 세의 비율은 파리 전체 인구의 약 71%로, 이들 중 77%가 경제활동을 하고 있다. 특히 파리 1 ~ 3구와 9 ~ 11구의 경제활동인구가 80%를 차지한다. 이것은 다시 말해 상위지역에 해당하지 않는 지역은 실업률이 높다는 것을 의미한다. 직업과 관련한 인구통계학적인 면에 있어서도 파리의 고학력·전문직 종사자의 비율 33% 중 GPRU 지역 거주민 중 고학력·전문직 종사자의 비율이 20% 이하로 현저하게 낮은 반면, 일용직 노동자 비율은 40%로 높은 수치를 보였다.³⁹⁾

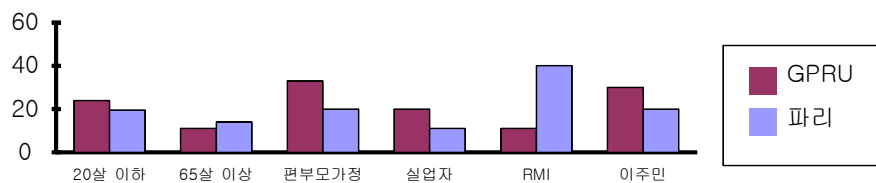


표 4 1999년 인구조사 내용

1999년 파리시에서 과세 목적으로 순수하게 신고된 소득은 579억 유로로, 가계당 월 과세소득은 40,752 유로이며 1인당 평균 25,590 유로이다. 소득별로 20개의 행정구역을 네 가지의 카테고리로 분류해보면, 가장 상위에 해당하는 지역은 6구, 7구, 8구, 16구로 소득이 8만 유로 이상이었다. 그 다음으로 5만 유로 후반의 중간 소득층에 해당하는 1 ~ 5구, 9구, 15구, 17구, 저소득층 지역인 10구 ~ 14구, 개인 평균 소득 이하로 가장 빈곤한 소득을 보인 18 ~ 20구로 나뉘었다. 17구를 제외한 하위 소

39) APUR (주 36), pp. 13-15.

득층에 속해있어 GPRU 지역주민, 특히 18구와 19구 주민들은 최소수입 보장제도(RMI)의 지원을 받고 있었다.

CUCS 도시정책위원회가 사업시행지역 주민들의 가정환경, 교육수준, 소득과 함께 집중했던 것이 파리 지역 내 이주민의 비율이었다. GPRU 지역에는 파리 전체 인구의 19.4%에 해당하는 2,169,406 명의 이주민 중 30%가 거주하고 있었다.⁴⁰⁾ 프랑스 정부는 이주민이 겪는 경제적 빈곤이나 차별을 해결하기위해 특정 정책을 시행하는 것이 아닌 ‘이주민→사회·경제적 어려움→도시문제’와 같은 일련의 매개항을 통해 접근했다.⁴¹⁾ 1980년대부터 이들을 위해 직업 교육 프로그램과 일자리 알선 등을 지원하고, 1998년 차별금지법을 제정하는 등 정책적 기반을 마련하였으나 상황은 2000년이 될 때까지 개선되지 않았다.

이와 같이 파리외곽에 위치한 7개의 구는 파리 중심부와 서부지역과는 달리 거주민들 중 대다수가 경제적·사회적으로 어려운 상황에 놓이다 보니 지역 이미지와 주택의 가치가 하락하고 새로운 인구의 유입이 이뤄지지 않았다. 이뿐만 아니라 이주민에 대한 차별 대우로 인한 잦은 폭동, 낮은 교육 수준과 부모들의 돌봄이 이뤄지지 않아 청소년의 탈선 및 범죄가 잦아졌다. 도시정책위원회는 이 지역 주민들의 삶의 질을 높이고, 사회적 문제들을 개선하기 위해 도시재생사업이 필요하다 판단하여 CUCS를 시행하게 되었다.

② 지역의 기반시설 양상

1996년 중앙정부는 빈곤층이 밀집한 도시외곽 취약지역을 우선 도시

40) APUR (주 36), p. 19.

41) 박세훈, 김은란, 정윤희, 정소양, 「다문화사회에 대응하는 도시정책 연구(II): 지역중심형 외국인 정책 추진방안」, 국토연구원, (2010), p. 107.

정책대상으로 삼고, 지역사회 발전에 초점을 맞춘 사회 통합정책인 ZUS를 발표했다. 중앙정부는 프랑스 전국에서 750개의 지역을 ZUS로 선정했다.⁴²⁾ 빈곤 및 사회적 배척 국가 조사소(ONPES) 산하기관인 도시 민감 지역 연구소는 1998년부터 1년간 파리의 ZUS 지역의 거주민을 대상으로 도시 문제에 대해 앙케이트를 실시했다. 파리시에서 ZUS에 속한 지역 중 10구와 11구를 제외한 GPRU 대상지역들이 포함됐다.

문제 사항	ZUS 지역						
	남부		동부		북부		
	13구	14구	12구	20구	17구	18구	19구
도로정결 및 정비	●	●	●	●	●	●	●
청소년 비행		●		●		●	●
마약		●				●	●
녹지부족						●	
교통시설 부족	●	●	●	●	●	●	●

표 5 1998년-1999년 파리 ZUS 지역의 거주민을 대상으로 한 도시 문제에 대한 앙케이트

Le Contrat urbain de Cohésion Sociale Pour Paris 2007-2009, 2007.

파리 남부(13구, 14구)는 1900년대 산업 활동이 이뤄졌지만, 1950년대 중반 산업시설 분산 정책으로 인해 수많은 산업시설물들이 문을 닫으면서 낙후되어 갔다. 1980년대 미테랑 대통령은 파리 내 지역 간의 개발격차를 줄이기 위해 그랑 프로젝트의 일환이었던 파리 리브 고쉬 사업을 실행했지만, 이 사업은 파리 좌안 지구가 모두 포함되는 것이 아닌 파리

42) ZUS로 선정되면 경제 활성화 정책부분에서 지구 내 입지하는 기업의 이윤에 대한 세금, 등록세, 직업세 등을 감면해주고, 실업상태인 거주민을 위해 창업을 지원해준다. 도시 정비 차원에서는 주거유형 및 거주민의 다양화, 생활환경 개선 등의 지역개선사업이 시행된다. 이성근, 최민아, 「보를로법에 의한 프랑스 국가도시재생프로그램(PNRU) 및 도시재생사업 특성에 관한 연구」, 『국토계획』, 47권(2012), 대한국토도시계획학회, p. 21.

도심과 연결된 센스 강변 지역인 마세나 지역에 제한된 계획이었다. 그리고 장기간의 공사로 인해 인근 주민들은 소음과 분진 때문에 피해를 입었지만 SEMAPA는 이에 대한 피해 보상 대책을 마련해주지 않았다. 한편 1900년대 후반까지 도시계획 정책이 마련되지 않은 파리 남부 외곽 지역의 건물은 노후화 되었고, 파리 14구의 경우 청소년 비행 및 마약거래 등의 범죄가 빈번하게 발생했다.

파리 동부에 해당하는 12구는 1900년대 초반까지 파리의 포도 거래 중심지였다. 하지만 2차 세계대전 이후 중앙정부의 기업 분산 정책에 따라 포도주 양조장이 파리 외곽이나 지방으로 이전하면서 철로, 양조장, 창고 등의 시설물들이 방치되었다. 12구를 구성하는 쾅즈-벵(Quinze-Vingts) 지구, 베르시(Bercy) 지구, 픽뤼스(Picpus) 지구, 벨-에어(Bel-Air) 지구 중에서 센스 강에 인접한 쾅즈-벵과 베르시 지구는 1980년대 미테랑 정부에 의해 개발이 진행되었지만, 파리 동부 외곽지역인 벨-에어 지구에 대한 개발은 진행되지 않아 12구의 다른 지구들에 비해 많이 낙후되었다.

1900년대 후반이 돼서 파리 남부와 동부 외곽지역에 도시재개발사업이 시행되었다. 하지만 이 같은 도시계획은 낙후된 지역을 정비하고 재생하는 방식이 아닌 파리 중심부와의 연결과 새로운 인프라 구축을 우선시 하는 방향으로 진행되었다는 점에서 개발대상 지역주민들은 회의적인 반응을 보였다.

파리 북동부인 20구의 경우는 중심부나 서부와는 확연히 다른 주민구성으로 취약한 생활수준을 보일 뿐만 아니라 치안문제도 거론되는 등 신규주민의 유입이나 관광객의 출입이 활발하지 못했다. 인접해 있는 생-드니(Saint-Denis)시, 오베르빌리에(Aubervilliers)시, 광탕(Pantin)시는 이민자가 많이 거주하는 곳인데 이 인접한 시들과 공유하고 있는 지역에는

현재 사용하지 않고 방치된 대규모 교통 인프라가 철거되지 않은 채 남아있어 주민들이 생활에 불편을 겪었다.

17구와 18구가 위치한 파리 북부 지역에서는 1900년대 들어 산업 활동이 쇠퇴하면서 방치된 산업시설물 주변으로 마약 거래 및 청소년 비행 등이 빈번히 발생했다.⁴³⁾ 중앙정부는 파리 북부 교외 지역을 치안우선지역으로 지정하여 집중 관리했다. 1900년대 중반부터 파리 중심부와 그 주변지역에 재개발과 재건축 붐이 일어 도시 활성화가 이루어졌지만 파리 외곽지역 특히 파리 북부 지역은 도시계획사업의 영향권에 들어가지 못했다.

7개의 ZUC 지역은 각각의 문제점을 지니고 있으면서 교통체증 및 교통시설 미비라는 공통의 문제점을 가지고 있었다. 1900년부터 1932년까지 파리 중심부와 서부 운행을 포함하는 지하철 1 - 13호선이 건설되었다. 하지만 산업공장지대였던 파리 외곽지역에는 지하철 건설이 이뤄지지 않았다. 2차 세계대전이 일어나기 전 파리 지하철의 운행 노선은 160킬로미터에 달했지만, 교외지역을 운행하는 노선은 18킬로미터에 불과했다.⁴⁴⁾ 이를 해결하기 위해 1934년 파리 북서부 17구의 샹페레 문(Parce de Champerret)에서 파리 동부를 지나 15구의 가리글리아노 다리까지 운행하는 PC1 버스가 만들어졌다. 1950년대 파리 교외지역으로 산업체들이 이동하면서 파리 외곽의 인구는 1900년대 초반에 비해 2.5배로 증가했다. 이 중 외곽에서 중심부로 출근하는 사람은 44만 7000명, 파리 교외로 출근하는 사람은 70,000명에 웃돌았다.⁴⁵⁾ 파리 외곽지역 인구의

43) 류은하, 「파리 북쪽 교외 지역의 파업, 1921-1935 : 파업에 대한 통계학적 접근」, 『프랑스사연구』 17호(2007), 한국프랑스사학회, p. 187.

44) Dominique Larroque, Michel Margairaz, Pierre Zembri, *Paris et ses transports XIXe-XXe siècles Deux siècles de décisions pour la ville et sa région* (Paris: Collection Focales, 2006), p. 155.

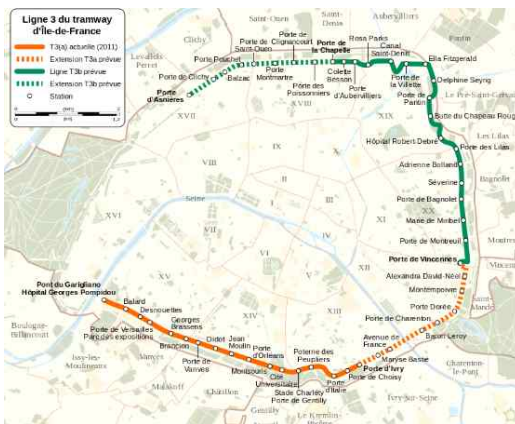
<http://www.editions-recherches.com/fiche.php?id=59> 2017.10.23 14:23

45) Jean bastie, *La croissance de la banlieue parisienne* (Paris: P.U.F, 1964), p.335.를 류

출·퇴근량은 증가하였지만 1900년대 후반까지 PC1 버스이외에 대체가능한 교통수단은 확충되지 않았다.

파리시와 CUCS 도시정책위원회는 앞서 설명한 인구조사와 ZUC 지역에 관한 앙케이트 내용을 취합하여 주거, 교육, 교통, 녹지, 문화 등 지역과 지역주민의 삶을 저해하는 요소들을 개선하기 위해 파리 외곽지역의 7개 구를 재생대상지역으로 선정하여 CUCS를 시행하였다. 본 논문에서는 CUCS 시행사업 중 선정지역 교통문제개선을 위해 건설된 트람 3호선의 건설과 이로 인한 지역재생 효과에 대해 집중적으로 다뤘다.

2) 교통문제개선: 트람 3호선(T3)의 건설



■ T3a 노선 ■ T3b 노선

도판 7 T3의 노선

U 사업인 복합주거단지 조성, 도보 및 가로등 정비, 근린공원 확충 등이 시행되기 시작했다.

그 중 7개의 GPRU 대상지역의 공통된 문제점이었던 교통시설 부족을 해결하기 위해 도시정책위원회는 외곽지역을 연결하는 교통시설 건설

도시정책위원회에서 인구조사와 ZUC 지역에 관한 앙케이트를 취합한 결과, 내용의 85%는 사회, 경제, 교육, 주거문제뿐만 아니라 교통 시스템에 있어 지역 간의 불균등함을 지적하는 내용이 포함되어 있었다. 2001년부터 이러한 내용을 바탕으로 지역적 상황에 따라 GPR

은하 (주 43), p.288.에서 재인용

을 계획했다. 이 계획은 다른 유럽도시의 1인당 녹지면적에 비해 현저히 낮은 파리의 녹지 공간을 확대하고자 공지면적의 40%를 조경면적으로 확보하는 친환경 정책과 맞물려 진행되었다.

프랑스	네덜란드	영국	벨기에	스페인	오스트리아	이탈리아
파리	암스테르담	런던	브뤼셀	마드리드	비엔나	로마
14.5	36	45	59	68	131	321

표 6 유럽 도시별 1인당 녹지면적 비교(㎡/인)

APUR, Développer le végétal à Paris. Les nouvelles règles règles du Plan local d'urbanisme de Paris.

2001년 6월 파리시는 RATP, 일-드-프랑스 교통조합(이하 STIF)와 함께 센느 우안 지역의 가릴리아노 다리에서부터 파리 남부의 마레쇼 대로(Boulevards des Maréchaux)를 따라 운행하는 T3 건설을 발표했다. 이들은 건축가 앙트완느 그롬바흐(Antoine Grumbach), 조경사 미셸 데빈느(Michel Desvigne), 조명기사 루이 클레어(Louis Clair)를 T3 설계 및 디자인 책임자로 고용했다.

2003년 5월 27일부터 6월 27일까지 T3의 프로젝트팀은 공사진행기간에 발생할 수 있는 주민들과의 갈등을 최소화하고자 두 차례에 걸쳐 지역 주민 190명을 만나 T3 건설방향과 과정에 대한 의견을 묻는 앙케이트를 실시했을 뿐만 아니라 파리시와 RATP는 T3 건설 사업 설명회를 열어 사업 내용에 대해 설명하고 주민들과 질의 응답하는 시간을 가졌다.⁴⁶⁾

주요 질문은 아래와 같이 4가지로 분류된다.

첫째, T3의 건설계획안과 정류장 공간 조성, 다른 교통 시설과의 접근성 등에 대한 질문

46) APUR(주석 36), pp. 72-74.

둘째, GPRU사업에 관한 질문

셋째, 공사로 인한 주민 갈등 관리 및 대책에 대한 질문

넷째, 기타 사항으로 주민들이 추가되었으면 하는 내용

이 기회를 통해 주민들은 T3의 개발주체와 시행 프로젝트팀에게 공사로 인한 소음과 공해의 최소화와 이에 대한 보상을 요구하였으며, 공사 기간 동안 대체 교통시설의 원활한 운영을 약속받았다. 주민들과의 협의를 마친 뒤, 2003년 10월 T3의 프로젝트팀은 설계 초안을 파리시위원회와 RATP 위원회로부터 진행 가능 승인을 받았다.

2004년 4월 2일 중앙정부, 일-드-프랑스, 파리시, STIF, RATP는 재정지원협약을 맺어 1억 8523만 유로 공사 예산 비용을 확보했다. T3의 차량 자금 조달은 RATP가 100%로 지원하기로 하였으며, 도로 정비 및 교통시스템 추가 자금은 일-드-프랑스(37%), 파리시(25%), 중앙정부(23%), RATP(15%)가 나누어 자금을 조달하기로 했다. 그리고 도시 재활성화 비용은 파리시에서 전적으로 부담하기로 합의를 보았다.

2004년 6월부터 T3 건설 공사가 본격적으로 시작되었다. 공사는 두 부분으로 나누어 진행되었는데, RATP가 T3 도로와 정류장을 건설하였으며, 파리시는 도보, 보행시설(횡단보도, 교통신호기), 가로시설물(스트리트 퍼니처), 조명공사를 담당했다. 2006년 9월 파리 서쪽의 가릴리아노 다리역에서 파리 13구의 이브리 문역까지 이어지는 7.9km 구간의 T3 노선 건설이 완공되었다. T3a호선은 3개월간의 시범운행을 거친 뒤 그해 12월부터 운영을 시작했다.

2. GPRU와 공공미술

T3의 건설계획과 함께 파리시는 T3의 정류장에 공공미술 프로젝트

를 실행하여, 파리 중심부와 서부에 비해 문화·예술시설이 부족한 GPRU 대상지역 주민들에게 열린 미술관을 제공했다. 이번 절에서는 T3 공공 미술 프로젝트의 탄생배경 및 사업내용에 대해 자세히 설명하고자 한다.

1) 2002-2006: ‘트램을 위한 미술(L’art pour le tram)’

① 탄생배경과 목표

파리 남부 외곽의 13구와 14구는 앞에서 살펴본 바와 같이 지역이 낙후되고 기반시설이 미비하여 파리 중심부와는 사회·경제적 격차가 두드러질 뿐만 아니라 문화·예술 분야에 있어서도 뒤쳐져있다. 2017년까지 파리에 세워진 미술관은 총 172개이지만, T3a노선이 운행되는 지역에 위치한 미술관은 11개에 지나지 않는다.⁴⁷⁾

2001년 CUCS 도시정책위원회는 13구와 14구의 16세부터 25세까지의 거주민을 대상으로 문화, 여가 활동에 대한 앙케이트를 실행했다. 앙케이트 내용에 따르면, 이들은 도서관이나 미디어관 등 무료로 사용할 수 있는 장소를 선호하였으며, 지역 내 문화·예술 활동 또는 스포츠를 즐길 수 있는 공간이 부족하다고 답했다. 그리고 문화·예술 활동을 즐기기 위해 파리 중심부로 이동해야하기 때문에, 근린공원, 영화관, 전시관, 체육관 등 여가활동을 할 수 있는 장소의 확충에 대한 바람을 전달했다.⁴⁸⁾

도시정책위원회는 문화·예술에 관한 사회 및 지역 간의 불균형을 감소시키고자 도시계획사업에 공공도서관 확충, 문화·예술 교육과 체험 활동 프로그램 개발을 실행했다. 그중 T3의 건설사업과 함께 정류장과 주

47) 파리의 20개 구별로 미술관, 박물관을 소개한 위키피디아 정보를 가지고 연구자가 정리하였다.

48) APUR (주 36), p. 94.

변 지역에 현대미술작품을 설치하는 공공미술 프로젝트가 함께 진행되었다.

2002년 13구청, 14구청, 15구청, 일-드-프랑스 문화부, 문화부 예술조형국, 파리고통공사는 문화부 건축·문화재 국장이었던 프랑수와 바레(François Barré), 독립 큐레이터 카롤린느 부르주와(Caroline Bourgeois), 건축가 앙트완느 그롬바흐(Antoine Grumbach), 역사학자이자 큐레이터인 수잔 파제(Suzanne Pagé) 등 7명의 전문가를 모아 트람웨이 예술제작 감독 위원회(le Comité de maîtrise d'ouvrage artistique du tramway; 이하 CMOAT)를 창설하고, 파리시 위원회 시각미술국장이었던 아미바락(Ami Barak)을 총 책임자로 임명했다.

바락은 CUCS 대상지역을 지나가는 T3의 정류장에 동시대 미술작품을 전시하여 시민들이 파리 중심의 미술관에서만이 아닌 그들의 삶의 장소, 특히 파리 외곽의 옛 성문들이 위치한 지역(마래쇼 대로)에서 즐길 수 있기를 바랐다. 그는 정류장이 있는 각 지역을 구성하는 인구와 지리적 특성, 주변 건축물과의 조화 등을 고려하여 공공미술 프로젝트의 주제 및 내용을 정하고 이에 따라 예산, 기간 등을 구체화하였다.

② 재원 조달 방식

T3의 공공미술 프로젝트는 프랑스 문화부의 공공미술주문기금제도를 통해 전체 예산인 400만 유로 중 75 % 이상을 지원받았다. 그 외의 예산은 13구청, 14구청, 15구청, 일-드-프랑스 지역의회, 파리시, 파리수도공사의 후원을 받아 충당했다.

공공미술주문기금의 지원은 총 네 단계를 거쳐 진행되었다. 첫 번째, CMOAT가 지방 문화 사업국의 조형예술 자문관과 T3의 공공미술 프로

젝트에 대해 의논했다. 두 번째, 자문관은 프로젝트의 성격에 맞는 후보 미술가들을 선정하고 이를 문화부 예술국 소속기관인 국가장식기획위원회에 제출했다. 세 번째, 위원회에서 프로젝트가 승인되면 문화부는 공공미술주문기금을 통해 작품 초안 제작비를 지원한다. 네 번째, 초안에 따라 작품 모형이 완성되면 2차 심의를 열어 작품의 정치·사회적인 성격에 대해 심사했다. 심의를 통과한 작품은 제작 및 설치에 들어가게 되는데, 이때 발생하는 25만 유로 내외의 비용은 작품을 소유하게 될 자치단체가 부담했다.⁴⁹⁾

CMOAT가 중앙정부의 지원으로 프로젝트를 진행해 나간 것은 사업에 관여하고 있는 기업이나 재단 또는 개인이 T3의 공공미술 프로젝트의 주제나 방향성에 관여할 수 있는 위험성을 차단하고자 했던 것이었지만, 결과적으로 정부의 대대적인 지원을 받음으로 인해 작품의 소재나 주제에 정치적 검열이 이뤄지는 부작용을 낳았다.

③ 프로젝트 진행과정

T3의 공공미술 프로젝트는 미술가 선정에서부터 작품 제작 및 설치를 완료하기까지 체계적인 과정을 거친다. CMOAT는 공공미술주문기금의 자문관을 통해 도시 프로젝트에 참여하거나 도시에 관련 작품을 만든 경험이 있는 9명의 국제적인 미술가들을 선정했다. 이들로 하여금 T3의 정류장이 위치한 지역을 선택하게하고 그 지역과 관련한 역사, 풍경, 거주민 등에 대한 주제로 작품 초안을 만들도록 주문했다. 이 초안들은 공

49) Marché de réalisation d'une œuvre de Sophie Calle intitulée <Le téléphone> installée sur le Pont de Garigliano(15e) dans le cadre de l'accompagnement artistique du Tramway, délibération 2006 DAC 330 du Conseil de Paris, 2006.09.25-26
<http://www.v2asp.paris.fr/commun/v2asp/BMO/DELIB/CMDELIB20060925/95.htm>
 2017.12.22 11:07

공미술주문기금의 심의를 거쳐 최종 채택되었다.

2005년 CMOAT 대표 아미 바락은 작품 제작사인 ARTER의 대표인 장 도미니크 스공디(Jean Dominique Secondi)와 르노 사바리(Renaud Sabari)에게 공공미술 프로젝트의 작품 제작을 일임했다. 그들은 우선 작품의 기술적 실현 가능성에 대해 기술 전문가들과 상의 후 제작에 들어갔다.

2006년 T3의 17개의 정류장 중 7곳에 현대 미술작품 8개가 설치되었고, 그 다음해 설치문제로 지연되었던 피터 코글러(Peter Kogler)의 <다리(Pont)>(2007)을 마지막으로 T3의 모든 공공미술 작품이 설치되었다.

설치 년도	구/역명	작가이름	출 신 국 가	작품명	지원기금
2006	13구/ 이브리 문역	Didier Fiuza Faustino	프 랑 스	1SQMH	공공미술 주문기금
2006	13구/ 이탈리 문역	Peter Kogler	오 스 트 리 아	Skate Park	공공미술 주문기금
2006	13구/ 포테른느 데 포플리에역	Bertrand Lavie	프 랑 스	Mirage	공공미술 주문기금
2007	14구/ 방브 문역	Peter Kogler	오 스 트 리 아	Pont	공공미술 주문기금
2006	14구/ 방브 문역	Angela	캐	Incubate Lactate	공공미술

		Bulloch	나 다	Perambulate	주문기금
2006	14구/ 국제 기숙사역	Claude Lévêque	프 랑 스	Tchaïkovski	파리 수도 공사
2006	14구/ 국제 기숙사역	Christian Boltanski	프 랑 스	Murmurs	공공미술 주문기금
2006	15구/ 가리 클 리 아 노 다리역	Sophie Calle, Frank Gehry,	프 랑 스, 캐 나 다	Le Téléphone	공공미술 주문기금
2006	15구/ 베르사이유 문 역	Dan Graham	미 국	From Boullée to Eternity	파리시

표 7 T3a 공공미술 프로젝트 작품 목록

Marie de Paris, L'art pour le Tram 내용 정리

T3 공공미술 프로젝트 ‘트램을 위한 미술’의 9개 작품은 지역 및 전시 장소의 역사적·사회적 배경 등을 활용하여 전시되는 장소 안으로 통합되어 들어간다.⁵⁰⁾ 우선 지역의 상황과 관련되어 제작된 작품을 살펴보겠다.

13구의 이브리 문역 주변 마세나 대로(boulevard Masséna)와 에밀 르바소 거리(Rue Émile Levassor)의 교차로 설치된 프랑스 건축가이자 미술가인 디디에 피우자 포스티노(Didier Fiuza Faustino)의 <1SQMH(O

50) 말콤 마일즈는 공공미술을 다섯 가지 유형으로 분류하였다. 첫째, 주어진 장소에 맞춰진 장소 특정적(Site-specific) 미술, 둘째, 다수로 제작된 작품이 여러 장소에 전시되는 장소 일반적(Site-general) 미술, 셋째, 지역적 특성을 활용하여 장소와 통합되는 미술, 넷째, 카운터모뉴먼트(Countermonument), 다섯째, 어떠한 사실에 대해 비판적 의식을 가지고 공공영역에 개입하는 성격을 지닌 ‘과정으로서의 미술’이다.

말콤 마일즈, 『미술, 공간, 도시』 (1997), 박삼철 옮김(학고재, 2000), pp. 20-31.



도판 8 디디에 피우자 포스티노의 <1SQMH>(2006)

ne Square Meter House)>(2006)는 가로 1m, 세로 1m, 높이 17m인 조형물이다. <1SQMH>는 서로 다른 크기의 불투명 큐브들이 쌓여져있는 형태를 취하는데 이것은 방, 부엌, 화장실, 거실 등과 같은 거주공간을 나타낸다.⁵¹⁾ 1950년대 중앙정부는 파리 외곽지역에 판상형(Barre)과 탑상형(Tour)의 서민 임대 아파트를 대량으로 건축했다. 13구에 위치한 35층의 올림피아드 아파트(Appartement Olympiades-Choisy)도 이 시기에 지어진 건물이다. 올림피아드 아파트를 설계했던 건축가 미셸 홀레이(Michel Holley)는 이 같은 건물군은 미학적 연구에 의해 디자인된 것이 아닌, 주택난의 대처방안으로 효율적인 토지이용의 결과에 의거한 설계안이라 설명했다.⁵²⁾ 디디에 피우자 포스티노는 작품에서 파리 13구를 이루는 고층 서민 임대 아파트와 그것의 협소한 내부를 표현했다.⁵³⁾



도판 9 피터 코글러의 <스케이트 공원(Skate Park)>(2006)

13구의 로버트 바작 광장(Square Robert-Bajac)에 설치된 피터 코글러(Peter Kogler)의 작품<Skate Park>(2006)은 세계지도 패턴이 새겨진 오목한 볼모양의 조각으로, 주민들이 유희적 목적으로 사용할 수 있게끔 작품 접근에 제한을 두지 않았다. 파리 중심부에

51) Mairie de Paris, "L'art pour le tram Commande publique sur le parcours du Tramway des Maréchaux Sud (T3) de Paris", *Visite de Presse*, 2006, p. 18.

52) Pierre pinon, *Biographie d'une capitale* (Paris: Hazan, 1999), pp. 23-24.

53) Mairie de Paris(주석 51), p. 18.

비해 여가 활동장소가 미비한 파리 13구에는 스के이트 보더의 비율이 다른 지역에 비해 상당히 높은 편이다. 피터 코글러는 작품 위에서 스케이
트 보더들이 보여주는 안무의 역동성이 도시 환경과 조화를 이룰 수 있
다고 생각하여 이 같은 방식으로 만들었다.⁵⁴⁾



도판 10 클로드 레베크의 <차이코프스키(Tchaïkovski)>(2006)

지역적 특성만이 아닌 정류장이 세워진 지역에 대표적인 건물의 배경 및 성격과 관련하여 제작된 작품으로는, 파리 남부에 위치한 국제 기숙사 옆 루앙 수도교 관리 건물에 설치되어있는 클로드 레베크(Claude Lévêque)의 <차이코프스키(Tchaïkovski)>(2006)라는

작품이다. 울퉁불퉁한 폴리 스테인리스 거울판이 건물 상부의 네 면에 설치되어있는데, T3이 작품 앞을 지나가면 그 형상이 거울판에 비춰 흐르는 물의 표면처럼 보인다. 이 작품은 전시되는 수도교 건물의 정체성을 분명하게 표현했다.

이 작품 맞은편에 있는 몽수리 공원(Parc Montsouris)에는 크리스티앙 볼탕스키(Christian Boltanski)의 <속삭임(Murmurs)>(2006)이라는 작품이 설치되어 있다. 2005년 작품제작당시 주변에 위치한 국제 기숙사에 거주하던 외국 학생들의 언어로 사랑을 고백하는 소리를 녹음한 기계를 열 개의 벤치 뒤에 설치했다.

베르사이유 문역(Parc de Versailles) 근처 광장에 설치된 댄 그래험(Dan Graham)의 작품 <불레에서 영원까지 (From Boullée to Eternity)>(2006)는 회오리 모양의 칸막이벽이다. 이는 18세기 루이 16세의 베르사이유 궁을 개조했던 건축가 에티엔느 루이스 불레(Etienne

54) Mairie de Paris(주석 51), pp. 22-23.



도판 11 댄 그래험의 <볼레에서 영원까지 (From Boullée to Eternity)>(2006)



도판 12 소피 칼의 <전화(Le Téléphone)>(2006)

Louis Boullée)의 기하학적 설계방식을 표현한 것으로, 대기실로도 사용이 가능하다.

가릴리아노 다리에 설치되었던 소피 칼(Sophie Calle)과 프랭크 게리(Frank O.Gehry)의 <전화(Le Téléphone)>(2006)은 T3a의 공공미술

프로젝트에서 유일하게 지역성과 주민들과의 연관성을 찾아보기 힘든 작품으로 거대한 꽃잎으로 뒤덮인 핑크색 전화 부스로 제작되었다. 이 부스의 전화번호를 유일하게 알고 있는 소피 칼이 일주일에 5번 씩 3년 동안 전화를 걸어 지나가는 행인

과 통화를 나누게끔 계획되었다. 하지만 이 작품은 다리 보행자의 통행에 불편을 준다는 이유로 2009년에 철거되었다.

2006년에 1차 공공미술 프로젝트의 작품 설치가 완료된 후, 프랑스 언론들은 프로젝트 홍보성 글과 함께 공공미술 작품이 지역의 의미를 강화시킬 뿐만 아니라 낙후 지역을 사회적으로 재활시키는데 효과를 줄 수 있을 것이라는 기사와 방송을 내보냈다.⁵⁵⁾ 하지만 공공미술 프로젝트가 문화부와 파리시로부터 많은 예산을 지원받았음에도 실제로 공중과 지역에 미치는 영향은 미비했다. 특히 가릴리아노 다리에 설치된 소피 칼과 프랭크 게리의 작품 <전화>(2006)에 대한 여론의 비판이 거셌다. 파

55) “Le tramway des Maréchaux ouvre la voie à l'art contemporain”, *AFP*, (2006.12.14), “Un tramway nommé des arts”, *Télérama*, (2007.01.06), “Un tramway nommé beauté”, *Sud Ouest*, (2006.11.23) 등의 기사에서 이 같은 내용을 게재하였다.

리시 정책에 대해 시민들의 의견을 나누는 사이트인 ‘자유로운 앵무새 (Le Perroquet libéré)’에 공공미술 프로젝트의 소피 칼 작품이 지역과 주민들의 삶에 대한 연관성을 포함하고 있지 않으며, 과도하게 정부예산을 지출하기만 했다는 비판글이 게시되었다.⁵⁶⁾ 소피 칼은 문화부의 공공미술주문기금과 파리시로부터 제작 예산 비용으로 26만 9천 유로를 지원받았고, 설치하면서 8000 유로가 추가로 지출되었다. 이뿐만 아니라 파리시는 2007년부터 철거가 이뤄졌던 2009년까지 전화 부스의 청소 및 관리비용으로 2만 유로를 지불했다.⁵⁷⁾ 이 작품을 위해서만 총 29만 7천 유로의 비용이 지출되었다. 미술사가인 소피 프루케(Sophie Flouquet)는 공공미술주문기금제도로부터 공공미술 프로젝트에 지원되는 보조금의 액수가 지나치게 많으며, 기금이 작품 제작만이 아닌 지역 커뮤니티를 활성화할 수 있도록 다른 문화 기관이나 지역과의 연계 프로그램 등에도 지원될 수 있도록 제도의 재편성이 필요하다고 주장했다.



<From Boullée to Eternity>
(2006)

유리 파손, 낙서, 오물



<Skate Park>(2006)

그래피티, 낙서



<Murmurs>(2006)

음향 기기 고장

도판 13 T3a의 공공미술 프로젝트 설치 작품 훼손사례

이뿐만 아니라 설치된 작품을 미술로 인지하고 있지 못하고 있는 사

56) “Calle talent !”, Vendredi 15 Décembre 2006

http://www.leperroquetlibere.com/Calle-talent-!_a216.html

57) Sophie Flouquet, Martine Robert, “Grandeurs et misères de la commande publique”, *L’Œil*, (2009.02)

람들도 많았으며, 작품이 집약적으로 모여 있지 않다보니 하나의 프로젝트로 인식되지 못했다. 무엇보다 작품의 사후관리가 제대로 이뤄지지 않아 현재 <Incubate Lactate Perambulate>, <Le téléphone>, <Pont>, <Mirage>는 철거되어 있는 상태이며, 나머지 작품들은 그래피티, 낙서, 파손 등으로 훼손되었거나 작동되지 않아 오히려 도시경관을 해치는 조형물로 전락하고 있다.

프랑스의 공공미술품 보존 관리 시스템 상에는 작품을 설치한 건물의 건축주 또는 소유한 지방자치단체에서 보존 관리 전문가를 고용하거나 해당 업체에 위탁하여 진행해야 한다. 이에 따라 파리시가 공공미술 프로젝트의 작품 제작 지원과 함께 작품 유지 및 보수를 담당해야하지만, 작품관리의 소홀함으로 지역의 이미지가 훼손되었으며, GPRU 사업과 함께 시행된 공공미술 프로젝트에 대한 실효성에 대한 의문이 제기되었다.

미국 워싱턴(Washington)주의 공공미술 프로그램은 T3의 공공미술 사후관리와 달리 체계적인 작품 사후관리 시스템을 갖추고 있다. 워싱턴 주는 미국에서 하와이에 이어 두 번째로 미술을 위한 1 퍼센트 법을 도입한 주로, 1974년 공공공간속의 미술 프로그램(Art in Public Places; 이하 AIPP)을 도입했다. AIPP는 워싱턴 주 법률, 시행령 그리고 가이드라인에 따라 주정부와 공립학교의 건물을 신축할 경우 건축비의 0.5%를 미술에 사용하도록 하고 있으며, 현재까지 이 자금으로 취득한 약 4,500점의 미술품은 모두 워싱턴주 미술 컬렉션이 되었다. 특히 컬렉션의 사후관리가 체계적으로 이뤄지고 있다. 워싱턴주 예술위원회(Washington State Arts Commission)는 주 건설 자금, 미술품 취득 비용, 주 운영예산으로부터 사후관리 재원을 취득하여 워싱턴주 미술 컬렉션을 위한 소장품 관리 정책에 따라 작품 계획에서부터 설치단계까지 관리한다. 보존

컨설팅 및 검토, 미술품 고유관리번호 부여, 작품설명이 담긴 작품표지판 설치, 작품 취득 계약 시 사후관리, 보안강화, 협력기관의 연락망 확보 등을 실행하고 있다.⁵⁸⁾

1900년대 도시재개발 사업과 함께 진행되었던 공공미술은 그 지역에 대한 사회적·역사적 연구 작업이 매우 빈약했으며, 작품과 설치된 장소를 찾는 관람객의 반응을 살피는 사례도 드물었다. 2000년대 들어 이 같은 문제점들을 개선하고자 지역성과 지역주민들에 대한 연구와 분석을 통해 공공미술 프로젝트가 진행되었다. 1900년대의 도시를 미화시켜 이미지를 제고하기 위한 미술의 도구적 성향을 축소되었지만, 여전히 프로젝트 이후에 대한 평가와 비평이 이뤄지지 않았고, 작품의 사후 관리가 취약한 부분으로 남아있었다.

2) 2009-2013: ‘미술이 도시를 바꾸다(L’art change la ville)’

① 탄생배경 및 자원 조달 방식

2004년 파리시와 STIF는 2012년 하계올림픽 유치를 위해 본래의 계획보다 빨리 파리외곽의 교통문제를 해결하고자 뱅센느 문 역에서부터 샤펬 문(Porte de la Chapelle)역까지 T3의 연장을 결정했다. 이와 함께 2차 T3의 공공미술 프로젝트가 확정되었다.

2008년 파리시는 당시 제네바 근현대미술관 관장이었던 크리스티앙 베르나르(Christian Bernard)를 예술 감독으로 임명하고, 취리히 미술잡

58) 위성진주 예술위원회 공식 사이트 컬렉션 케어 시스템 내용 참고
<https://www.arts.wa.gov/public-art/collection-care>
2018.01.02 13:34

지 Parkett의 편집장 자크린느 부르크하르트(Jacqueline Burckhardt), 영국 테이트 모던 관장 크리스 더콘(Chris Dercon), 디종 현대미술관 관장 자비에 들루(Xavier Douroux), 발 드 마른 현대 미술관 학예사 알렉시아 파브르(Alexia Fabre), 미술사가 다비드 페로(David Perreau), 독립큐레이터 마크-올리비에 웨일러(Marc-Olivier Wahler)로 구성된 자문단을 창설했다.

1차 공공미술 프로젝트가 지역이나 설치장소의 특성에 기인한 작품으로 이루어졌다면, 2차 공공미술 프로젝트는 산책로, 분수, 벤치, 철조망 등 도시 기반 시설과 유희 시설의 기능을 접목한 작품과 플랫폼 디자인과 같은 기능주의적 작품들로 구성되었다.

베르나르와 프로젝트 자문단은 총 14개의 공공미술 작품 설치와 함께 4개의 연계 프로젝트를 계획했다. 그 중 하나는 트람 시설과 관련한 것으로, 열차의 음향(안내음과 안내말)을 제작하는 것과 정류장 벽면과 열차 내부 창문에 시, 에세이 등의 문학 작품 게시이다. 다른 하나는 파리 동남부 교외에 있는 발-드-마른느 현대 미술관(이하 MAC/VAL)과 GPRU 해당지역에 위치한 직업전문고등학교와 협력하여 진행한 2개의 프로그램이다.

베르나르는 1차 공공미술 프로젝트가 국가의 지원을 받음으로써 겪었던 운영에 대한 중앙정부의 간섭과 작품에 대한 정치적 검열을 최소화하고자, 파리시로부터 2차 프로젝트 예산 1,117만 유로 중 70%에 해당하는 지원금을 확보하여 공공주문기금지원을 최소화시켰다. 이를 통해 주체부터 예술가 선정, 작품 제작 및 설치까지 자체적으로 프로젝트를 진행해 나갈 수 있게 되었다.

② 프로젝트 진행과정

프로젝트 기획팀은 주제를 ‘미술이 도시를 바꾸다(L’art change la ville)’로 정하여 공공미술을 도시의 연속체로써 유입시키는 것에 중점을 두었다. T3의 2차 공공미술 프로젝트는 ①예술가 선정 ②지역 및 정류장 선정 ③작품 디자인 ④예산 편성 ⑤작품 제작 ⑥작품 설치 와 같이 여섯 단계로 진행되었다.

1차 프로젝트의 경우 공공주문기금을 통해 지방 문화 사업국의 조형 예술 자문관이 미술가를 선정하였지만 2차에서는 베르나르와 프로젝트 자문단이 GPRU 사업에 참여했거나, 제출된 포트폴리오에 장소에 대한 고유한 시각과 감각이 드러나 있는 미술가들을 선발했다. 선발된 미술가들은 전시 장소를 선정하기 위해 프로젝트 기획팀과 T3b 노선을 따라 걸으며 장소의 특성을 파악하고, 역사적, 지리적 배경, 제작 및 설치 기술의 실현성 등에 대한 자문을 구했다. 프로젝트 자문단은 미술가들에게 설치 작품이 그 지역의 상징적 지표로서 활용되었으면 한다는 의견을 제시했다. 미술가들은 장소의 정체성, 장소의 기억, 도시성을 나타내면서 지역 지표로서 사용될 수 있는 방향으로 작품 초안을 제작했다. 초안은 기획팀과의 의견교환을 통해 여러 차례 수정된 후 최종 작품안에 도달했다. 미술가 선정에서부터 작품제작 단계까지 이르는데 3년의 시간이 걸렸다. 최종적으로 결정된 작품안은 파리시와 파리시철도공사, 건축가협회의 동의를 얻어 예산 편성을 한 후 제작으로 이어졌다. 2012년부터 2013년까지 총 14작품이 T3b의 13개 정류장에 설치되었다.

설치 년도	구/역명	작가이름	출신 국가	작품명	지원기금
2012	13구/ 프랑스 대로역	Didier Marcel	프랑스	Les Rochers dans le ciel	공공미술 주문기금
2013	13구/ 파리 7대학	Nancy Rubins	미국	Monochrome for Paris	공공미술 주문기금

	(프랑스 문역)				
2013	12구/ 샤렝통 문역	Michel Corajoud / Yannick Salliot	프랑스	Jardin des diversités végétales	공공미술 주문기금
2014	12구/ 뱅센느 숲 (도래 문)	John M Armleder/ 건축사무소 Group8	스위스	Les Plates-formes de la porte Dorée	파리시
2012	12구, 20구/ 1호선 뱅센느 문 역 출구 (뱅센느 문역)	Langlands & Bell	영국	Call & Response	파리시
2012	20구/ 몽트뢰이역	Pascale Marthine Tayou	카메룬	Les Poings d'eau	공공미술 주문기금
2012	20구/ 바노레 문역	Mark Handforth	홍콩	Twisted Lamppost Star	공공미술 주문기금
2013	19구/ 뤼트 드 샤포 루즈 역	Bert Theis	룩셈부 르크	2551913	공공미술 주문기금
2012	19구/ 팡탕 문역	Peter Kogler	오스트 리아	Les Fourmis	공공미술 주문기금
2012	19구/ 쉴 라두메그 경기 장 (팡탕 문역)	Pascal Pinaud	프랑스	La Grille	공공미술 주문기금
2012	19구/ 빌레트 문역	Anita Molinero	프랑스	La Station	공공미술 주문기금
2013	19구/ 오베르빌리에 문역	Pierre Ardouvin	프랑스	Tu me fais tourner la tête	공공미술 주문기금
2013	18구/ 오베르빌리에 문역	Katinka Bock	독일	La Grande Fontaine	공공미술 주문기금

표8 T3b 공공미술 프로젝트 작품 목록

L'art change la ville 내용 정리

이 작품들은 각 지역의 상징적 지표로서 제작되었는데, 이것을 스트리트 퍼니처로서의 미술과 플랫폼 디자인으로 나눌 수 있다.



도판 14 디디에 마르셀의 <하늘위에 바위들(Les Rochers dans le ciel)>(2012)



도판 15 베르 테이의 <2551913>(2013)

우선 가로등, 철조망 등과 같은 스트리트 퍼니처로 디자인된 작품으로는, 13구 프랑스 대로역 주변 광장에 설치된 디디에 마르셀(Didier Marcel)의 작품<하늘위에 바위들(Les Rochers dans le ciel)>(2012)이 있다. 이것은 8미터 높이의 지지대 위에 석회암으로 만들어진 바위모양의 틀을 올려놓은 가로등으로 만들어졌다. 마르셀은 중세 시대 주된 건축 재료였던 석회암을 이용해 건축물과 풍경 사이의 점진적인 이행 및 변천의 전개과정을 표현하고자 했다.

19구의 뷔트 뒤 샤포 루즈(Butte-du-Chapeau-Rouge)역 인근 공원에 3개의 기다란 흰색 박스로 이루어진 베르 테이(Bert Theis)의 작품<2551913>(2013)이 설치되어있다. 테이의 작품은 1900년대 초반 사회당 소속 정치가였던 장 조레스(Jean Jaurès)가 이곳 언덕에서 1913년 5월 25일 1차 세계대전을 반대하는 연설을 했던 것을 상징화한 것이다. 베르 테이의 작품은 공원을 산책하는 사람들이 쉬고 갈 수 있게끔 벤치로 이용되고 있다.

이밖에도 마크 핸드포스(Mark Handforth)의 별 모양 가로등 <뒤틀린 가로등 별(Twisted Lamppost Star)>(2012), 파스칼 마르틴 타이오(Pascale Marthine Tayou)가 만든 몽트뢰이 역의 5개의 식수대 <물주먹

(Les Poings d'eau)>(2012), 19구의 쥘 라두메그 경기장의 511미터 길이의 철조망으로 설치된 파스칼 피노(Pascal Pinaud)의 <La Grille>(2012) 등이 있다.

파리 13구에 있는 파리 제 7대학 캠퍼스 내에 설치된 낸시 루빈스(Nancy Rubins)의 <Monochrome for Paris>(2013)는 T3b의 공공미술 프로젝트 작품들 중 유일하게 스트리트 퍼니처로서의 기능이 부여되지 않고 제작된 순수 조형물로 돛대의 꼭대기에 여러 개의 소형보트들이 얹혀 있는 형태이다. 루빈스는 본래의 기능을 잃거나 부서진 산업물을 조각의 매체로 사용하여 거대한 규모의 작품을 만들어내는 예술가이다. <Monochrome for Paris>는 1900년대 중반까지 활발히 산업활동이 이뤄졌으나 1900년대 후반부터 경기침체로 인해 경제적 타격을 입고 낙후됐던 파리 좌안지구의 과거모습을 상징적으로 보여준다.



도판 16 아니타 몰리네로의 <역(La station)>(2012)

플랫폼을 특정한 디자인으로 꾸민 프로젝트로 19구의 빌레트 문역에 아니타 몰리네로(Anita Molinero)의 작품<역(La station)>(2012)이 있다. 콘크리트로 만들어진 이 작품은 서있는 사람과 앉아있는 사람의 위한 9개의 간이 보호 시설로 나뉘었으며, 각각의 벽면에는 여러 종류의 발자국이 찍혀져 있다. 그녀는 교통시설 플랫폼이 인종, 사회적 지위, 나이 등을 초월해 다양한 계층의 사람들이 오가는 장소로서 단순한 물리적 개

념의 공공장소로만 치부되지 않고 사회적 공간으로 다루어져야 한다는 것을 이 작품을 통해 나타내 보였다.⁵⁹⁾

프로젝트의 총책임자 베르나르는 T3b의 노선이 지나가는 지역의 여러 기관들과 연계하여 프로젝트를 진행했다. 이 프로젝트는 크게 주민들을 위한 쇼케이스 조성, 미술 제작 프로그램, 초·중등학생 방과 후 미술 프로그램으로 나뉘진다.

쇼케이스 조성 프로젝트는 2012년 베르나르가 기획하고 MAC/VAL의 재정적 지원을 통해 이뤄졌다. 13구의 마리즈 바스티에(Maryse Bastié)역에 앞에 있는 파타이(Patay) 고가도로의 하부 공간에 만들어진 투명 유리로 된 전시공간 <라이트(Lanterne)>이다. 이것은 파리 좌안 지구의 오스텔리츠 지역을 계획한 건축가 크리스티앙 드비에르(Christian Devillers)에 의해 설계되고 만들어졌다. <라이트(Lanterne)>는 MAC/VAL의 전시 홍보 또는 소규모 전시가 이뤄지는 쇼케이스로 활용되기도 하며, 파리 시민들이 신청하면 전시 공간으로도 활용이 가능하다⁶⁰⁾.



도판 17 실비 오브리와 쉐느비에르 말레지우 전문 고등학교 학생들의 <토끼의 공모(Les complots de lapin)>(2013)

미술 제작 프로그램은 미술가 실비 오브리(Sylvie Auvray)가 진행했

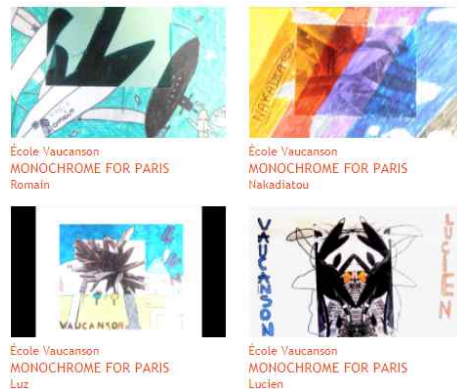
59) Mairie de Paris, "L'art change la ville le parcours artistique du tramway parisien", *Dossier de presse*, 2012, p. 25.

60) 앞의 글, p. 13.

다. 그녀는 베르나르에게 12구 쉐느비에르 말레지우 전문 고등학교(Lycée professionnel Chennevière Malézieux) 학생들과 함께 파리 13구에서 12구로 넘어가는 포니아토프스키 대로(Boulevard Poniatowski)의 철조망 제작을 주문받았다. 실비 오브리는 토끼 모양을 한 3개의 형판이 키네틱 효과를 통해 대로를 뛰어다니는 것처럼 디자인했다. 전문 고등학교의 주물 전공 학생들이 이것을 제작을 하여 전시 장소에 설치했다.



낸시 루빈스의 <Monochrome for Paris>(2013)



‘트람의 시선들’에 참여한 초등학생들이 낸시 루빈스의 작품을 감상하고 재해석하여 표현한 그림들

도판 18 낸시 루빈스의 원작과 이 작품을 재해석한 초등학생 작품 비교

이 외에도 2013년부터 2015년까지 파리에술교육연구센터 MGI(Maison du geste et de l'image)와 함께 GPRU 대상지역의 초등·중등학생 등을 대상으로 방과 후 미술 프로그램 ‘트람에서의 시선들(Vues du Tram)’을 진행했다.⁶¹⁾ 프로그램의 지도강사들은 MGI 소속의 미술 교육가 또는 미술가로 구성되어있으며, 수업은 현대 미술의 장소에 의문을 제기하는 것을 시작으로 아이들과 함께 T3b 노선에 설치된 공공미술을 관람한

61) MGI는 초·중·고등학교와 대학, 여가 센터의 학생들에게 창작자 및 제작자와의 만남을 주선하고, 이들과 함께 연극, 비디오, 사진, 멀티미디어 등의 예술 활동 워크숍을 기획하는 기관이다.
<http://www.mgi-paris.org/> 2017.11.03 18:30

후, 학생들이 이 작품들을 다시 재해석하여 제2의 창작물을 만들 수 있도록 기획되었다. 3년간 이 프로그램을 통해 만들어진 학생들의 작품은 ‘트램에서의 시선들’의 공식 인터넷 사이트에 보관된다.

T3b의 공공미술 프로젝트의 일환으로 트램의 열차 음향과 플랫폼 벽면에도 이전에는 없던 기능이 더해졌다. 열차 내 탑승 안내음은 각 정류장마다 다른 종소리 소리로 제작되었으며, 정류장을 알리는 음성은 유명 인사나 일반 사람의 목소리로 대체되어 방송되어졌다. 일례로 18구의 오베르빌리에 문역을 알리는 목소리는 아프리카계 프랑스인의 억양으로 녹음된 안내이다. T3b 노선의 플랫폼 벽면에는 꽃을 활용해 형상화한 각 구역의 지도가 부착되었으며, 열차내부의 창문과 투명알림판에는 문학작품 인용문, 시, 속담 등의 문학 작품이 게시되었다.

2차로 실행된 T3의 공공미술 프로젝트 책임자인 베르나르는 지역을 장식하는 것보다 실용적인 용도의 공공미술작품 제작과 지역 청소년들을 대상으로 한 연계 프로그램을 진행했다. 그 결과 미술가들은 도심의 공간속에서 건축과 주위 환경에 완전히 통합되어 미술작품이라고는 인식할 수 없는 벤치, 다리, 철조망, 분수대 등을 제작하게 되었다. 2018년에 T3b의 연장 공사 완공과 함께 진행될 공공미술 프로젝트의 다섯 작품 또한 모두 실용주의적인 작품으로 구성되어있다. 이에 대해 프랑스 저널리스트인 자비에 드 자르시(Xavier de Jarcy)는 자기표현을 통해 독창성을 표현해온 미술가들이 사용법에 초점을 맞춰 기술적인 형태로 축소된 작업을 하고 있다고 비판했다.⁶²⁾

공공미술은 도시계획사업 속에 본격적으로 도입되기 시작한 1980년대

62) Xavier de Jarcy, “Un arrêt de tramway peut-il être une œuvre d'art ?”, *Telerama*, (2013.01.16)
<http://www.telerama.fr/scenes/un-arr-t-de-tramway-peut-il-tre-une-uvre-d-art,92196.php>
2017.11.29 22:54

부터 현재까지 두 가지의 서로 다른 역할을 수행해오고 있다. 어떤 공공미술은 도시개발 주제기관의 경제적 이익을 가져다주는 도구적 수단으로 사용되었고, 어떤 공공미술은 도시재생사업과 함께 낙후된 지역을 활성화 하기위해 지역의 역사와 주민들의 요구에 부합하는 도시 환경을 만들었다. 본 논문의 주제인 T3의 공공미술 프로젝트를 살펴보면서 공공미술이 적용됨에 있어 지역적 배경과 주민들의 삶에 배타적인 태도를 취하는 것을 경계해야하지만, 공동체와 지역의 문제를 개선하기위해 T3b의 공공미술 프로젝트의 대부분을 이루는 스트리트 퍼니처처럼 지나치게 실용주의적으로 접근하는 것도 공공미술의 가치는 독창성과 자기표현의 자유라는 미술의 전통을 침해할 수 있다는 점을 인지해야 하겠다. T3b의 공공미술 프로젝트 작품은 T3a의 프로젝트에 비해 비교적 훼손이 되지 않았다. 이러한 부분은 사후관리가 잘 되어졌다고보다 대부분의 작품이 규모가 거대하거나 높은 곳에 설치된 작품들(<Monochrome for Paris>, <Les complots>, <Twisted Lamppost Star> 등)로 이뤄져 있다 보니 이전 프로젝트에 비해 작품의 원상태로 유지할 수 있었다.



<La Station>(2012)
오물, 낙서



<Les Fourmis>(2012)
기기 고장

도판 19 T3b의 공공미술 프로젝트 설치 작품 훼손사례

반면 T3b의 정류장으로 이용되고 있는 <La Station>은 오물과 낙서

로 훼손되어 있으며, 디지털 기기를 사용하여 제작한 <Les Fourmis>의 경우 전광판이 오작동 되어 본래의 작품을 감상하지 못하고 있다. T3a의 공공미술 프로젝트가 완료된 후 작품의 사후관리에 대한 문제가 불거졌지만 T3b의 프로젝트에서 개선된 부분을 확인 할 수 없었다.

본 연구자는 2017년 3월 2일부터 3월 9일까지 T3의 공공미술 프로젝트 지역을 답사하여 지역주민들을 상대로 설치 작품과 프로젝트의 지역 활성화 효과에 대한 질의응답을 진행하였다. 답변자의 대부분이 T3의 공공미술 프로젝트에 대해 알지 못했으며, 설치된 작품을 미술품으로 인지하지 못했다. 19구의 쥘-라두메그 역 인근에 거주하는 30대 여성은 이 지역의 문화·예술 환경에 대한 질문에 “이 지역 근처에 문화·예술을 즐길 수 있는 환경이 갖춰져 있지 않아 다른 지역의 문화시설 특히 104 현대미술관(Le Centquatre-Paris) 방문하고 있다”고 답하였다. 그리고 T3b의 정류장 주변에 설치된 <Les Fourmis>과 <La Grille>에 대해서는 “<Les Fourmis>는 무엇인지 왜 설치되어있는지 그 이유를 모르겠고, <La Grille>의 경우 거리의 장식적인 효과 말고는 별다른 점을 느끼지 못하겠다”라고 말하며 “이 작품보다 19구의 라 빌레트 유역(Bassin de la Villette)에 위치한 우르크 운하(Canal de l’Ourcq) 주변의 골목에 벽화로 구성되어있는 거리가 더 공공미술이라 생각된다”라고 답하였다.

두 차례의 T3의 공공미술 프로젝트로 인해 1,500만 유로 넘는 거대한 예산이 지출되었지만 GPRU 사업인 교통시설 확충으로 인한 편리함을 제외하면 공공미술로 인한 지역의 활성화 효과와 주민들과의 작품에 관한 공감대 형성은 미비하다. 우선적으로 공공미술 프로젝트에 대해 주민들이 인지하지 못하고 있으며, 사후관리의 소홀함으로 인해 훼손된 작품이 낙후된 지역의 이미지를 제고시키지 못했다.

					
작가 이름	Alain Bublex	Joana Vasconcelos	Bruno Peinado	Pierre Malphettes	Odile Decq
작품명	bonjour et bienvenue	Cœur de Paris	From Paris with love	La rivière est une île	la fin du tunnel
설치 장소	18구	18구	18구	17구	17구
	프와조니에 (Poissonniers) 문역	클리냥쿠르 (Clignancourt) 문역 사거리	비샤-클로드 베르나르 병원 (Hôpital Bichat-Claude Bernard)	푸셰 (Pouchet) 문역	베르티에 (Berthier) 터널
	장소 확정	장소변경가능	장소변경가능	장소변경가능	장소변경가능
기능	건물 입체 간판	가로등	가로등, 조명	플랫폼	터널 조명

표 9 2018년 T3b의 공공미술 프로젝트 작품 목록

현재 2018년 완공을 목표로 18구 샤펠 문 역에서 17구의 아스니에르 문 역(Porte d'Asnières)까지 연장하는 T3의 노선 공사와 함께 3차 공공 미술 프로젝트가 진행 중이다. 파리시와 GPRU 운영 관계자는 1차와 2차 공공미술 프로젝트에서 해결하지 못한 문제들을 우회하지 말고 3차 프로젝트를 통해 낙후 지역을 활성화하고 지역주민들의 삶을 향상시킬 수 있는 해결책 제시가 우선적으로 필요하다.

IV. 결론

1900년대 중반부터 도시재개발 담론이 확산되면서 공공미술은 도시 미화를 통한 이미지 제고와 홍보 등의 도시 정책의 도구적 수단으로 사용되었다. 2000년대 들어 도시 패러다임이 변화함에 따라, 낙후된 지역을 활성화시키기 위해 중앙정부와 지방자치단체가 주도적으로 도시계획단계에서부터 미술 분야의 전문가와 도시개발 전문가들의 협업을 통해 지역 재생을 도모하도록 기획했다. 이들은 지역의 사회, 경제, 문화 그리고 지역주민의 인구통계학적 특성을 고려한 도시재생 방안을 모색했다.

이에 따라 2002년부터 2012년까지 도시재생사업인 GPRU의 일환인 교통시설 T3의 건설과 함께 정류장과 그 지역을 시각적으로 더욱 매력적이게 만들면서 이용객과 주민들에게 긍정적인 이미지를 주고자 20개의 정류장에 총 23개의 작품을 설치하는 T3의 공공미술 프로젝트가 진행되었다. 도시재생사업 이전의 GPRU 대상지역은 폐철로 및 공장 등의 산업시설물이 방치되어 있었고, 교통시설이 미흡하여 파리 중심부나 교외 지역으로 이동함에 있어 편리하지 못했다. 이뿐만 아니라 문화·예술 시설도 적어 지역주민들이 문화 활동을 즐길 수 있는 환경이 마련되지 않았다.

T3노선의 건설을 통해 도로와 보행자 도로가 정비되었으며, 이전의 교통시설 PC1버스가 1시간에 1,500 여명만을 탑승시키고 운행할 수밖에 없었던 반면에 T3은 시간당 4,500 여명의 승객이 이용할 수 있게 되었다. 또한 이동 편리성에 대한 만족도가 94%로 PC1에 비해 높게 나타났다.⁶³⁾ 이밖에도 T3 노선로 주변을 잔디로 조성하면서 GPRU 지역의 녹

63) François Revoise, Avis sur le bilan économique et social du tramway T3 sur les boulevards des Maréchaux Sud à Paris - Bilan « ex-post » établi en application de l'article L.1511-6 du code des transports, *CGEDD*, 2015, p. 13.

지 공간도 증가하였고, 버스와 자동차 이용이 줄어들면서 배기가스로 인한 공기 오염은 감소했다. T3의 건설에 GPRU 지역의 주민들이 근로자로 고용되면서 취업률이 12.3% 증가하는 효과를 보았다.⁶⁴⁾

반면에 공공미술 프로젝트를 진행하여 T3노선의 플랫폼과 주변 지역을 미술공간으로 확장하고자 했던 계획은 프로젝트가 완료된 이후, 작품의 사후관리가 제대로 이뤄지지 않아 일부는 철거되거나 그래피티, 낙서 등으로 훼손되어 그대로 방치되면서 지역 이미지에 부정적 영향을 미쳤다. 이를 통해 연구자는 도시계획사업에 활용된 공공미술은 단순히 의도만으로 그 가치와 영향력을 평가해서는 안되며, 주민들의 반응, 지속성, 작품 유지 및 보수 등이 프로젝트 이후에도 관리되고 있는지 평가되어야 한다는 것을 이 논문을 통해 강조하고자 했다.

본 논문에서 다룬 주제는 기존의 문헌에서 찾아볼 수 없는 사례였기 때문에 연구자가 프랑스 중앙정부에서 작성한 보고서와 기사 등의 참고자료와 현지답사를 통해 조사한 내용으로 연구하여 양적인 한계를 지닌다. 또한 도시계획사업과 관련한 공공미술의 양상들을 파리라는 도시로 한정했기에 프랑스 이외의 다른 국가의 도시들을 살펴보지 못했다는 점도 있다. 그러나 한국에서 아직 연구되지 않은 파리 T3의 공공미술 프로젝트와 탄생 배경을 소개하고 도시계획사업에서의 공공미술 활용에 대한 이면을 살펴봤다는 점에서 본 논문의 의의를 찾을 수 있다.

64) 앞의 글, pp. 17-19.

참 고 문 헌

단행본

강태희, 『건축물 미술장식 실태 및 개선방안 연구』, 한국문화정책개발원, 1997.

김소은, 『공공미술의 공론장 기능과 역할』, 석사학위논문, 서울대학교, 2014.

김정희, 『문명화, 문화주의, 기업문화 : 영국정부와 예술 정책』, 서울대학교출판문화원, 2010.

데이비드 하비(David Harvey), 『모더니티의 수도 파리(Paris, Capital of Modernity)』 (2005), 김병화 옮김, 생각의 나무, 2006.

민유기, 『도시이론과 프랑스 도시사 연구』, 심산, 2007.

말콤 마일즈(Malcolm Miles), 『미술, 공간, 도시(Art, Space and the City)』 (1997), 박삼철 옮김, 학고재, 2000.

박세훈, 김은란, 정윤희, 정소양, 『다문화사회에 대응하는 도시정책 연구 (II): 지역중심형 외국인 정책 추진방안』, 국토연구원, 2010.

우베 레비츠키(Uwe Lewitzky), 『모두를 위한 예술? : 공공미술, 참여와 개입 그리고 새로운 도시성 사이에서 흔들리다(Kunst für alle?: Kunst im öffentlichen Raum zwischen Partizipation, Intervention und Neuer Urbanität)』 (2005), 난나 최현주 옮김, 두성북스, 2013.

이동재, 『라데팡스의 도시재개발사업과 공공미술』, 석사학위논문, 서울대학교, 2011.

이왕건, 박세훈, 박정은, 송지은, 『도시재생 선진사례와 미래형 도시정책 수립방향』, 국토연구원, 2015.

이용우, 김동환, 손학기, 박정호, 임지영, 『미래 국토발전 장기전망과 실천 전략연구』, 국토연구원, 2013.

필립 판느레(Philippe Panerai), 장 카스텍스(Jean Castex), 장-샤를르 드 폴르(Jean-Charles Depaule), 『도시 형태: 도시블럭의 생성과 변천 (Formes urbaines: De l'îlot à la barre)』 (1997), 최유중, 한지형 옮김, 한국문화사, 2014.

BROUSSE, Paul, *La propriété collective et les services publics, Paris: Prolétaire*, 1910.

CHARLE, Christophe et ROCHE, Daniel(dir.), *Capitales culturelles, capitales symboliques: Paris et les expériences européennes: XVIIIe-XXe siècles*, Paris: Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 2002.

GRIMALDOS G., Andrade, *Le pluralisme spontané des habitants de Belleville et de la Goutte d'Or*, Paris: Presses Univ. du Septentrion, 1998.

LARROQUE, Dominique Larroque, MARGAIRAZ, Michel, ZEMBRI, Pierre, *Paris et ses transports XIXe-XXe siècles Deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris: Collection Focales, 2006.

LEFEBRE, Henri, *Le droit à la ville*, Paris: Anthtopologie, 2009.

LUCAN, Jacques, *France Architecture 1965-1988*, Paris: Electa Moniteur, 1989.

-----, *Eau et gaz à tous les étages: Paris, 100 ans de logement.*, Paris: Pavillon de l'Arsenal. 1992.

MAILLARD, Alain, PIPARD-THAVEZ, Dominique, *Le Plan Local D'Urbanisme : Entre Theorie Et Pratique*, Paris: Mb Edition, 2002.

PERRAULT, Dominique, *Paris, The Grand Projet*, Paris: Bibliothèque Nationale de France, 1996.

PINON, Pierre, *Biographie d'une capitale*, Paris: Hazan, 1999.

POIRRIER, Philippe, *L'Etat et la culture en France au XXe siècle*, Paris: Lgf, 2006.

-----, *Politiques et pratiques de la culture*, Paris: La Documentation française, 2010.

POTRAZ, Mustafa, *Espaces de proximité et animation socioculturelle—politiques des animateurs de quartier au croisement de multiples enjeux politiques et sociaux*, Paris: L'Harmattan, 2003.

RIALAN, Nicolas, *La Bellevilleuse contre les pelleteuses*, Paris: Hommes et Migrations, 1993.

SIBLEY, David, *Geographies of Exclusion Society and Difference in the West*, London: New York: Routledge, 1995.

TEXIER, Simon, *Paris contemporain—De Haussmann à nos jours, une capitale à l'ère des métropoles*, Paris: Parigramme, 2010.

학술지 및 정기 간행지

견진현, 「파리시 그랑 프로제의 효용적 가치에 관한 고찰」, 『프랑스문화연구』, 제21집(2010), 한국프랑스사학회, pp. 95-118.

김정희, 「“복원된 청계천”과 그 후 - 계몽주의적 프로젝트의 포스트모던적 실현」, 『현대미술학 논문집』, 1권 12호(2008), 현대미술학회, pp. 181-226.

류은하, 「파리 북쪽 교외 지역의 파업, 1921-1935 : 파업에 대한 통계학

적 접근」, 『프랑스사연구』, 17호(2007), 한국프랑스사학회, pp. 167-192.

-----, 「파리 교외 지역 연구」, 서양사론 94권 94호(2007), 한국서양사학회, pp. 281-300.

박진아, 「도시기능 결정영향요인으로서 개발자금 조달방식에 관한 연구 : 프랑스 라 데팡스를 중심으로」, 『도시행정학보』, 21권 2호(2008), 한국도시행정학회, pp. 93-112.

송도영, 「일상 공간행위와 재현을 통한 도시경관의 문화정치: 파리 20구 벨빌 지역 이주민 커뮤니티의 사례」, 비교문화연구 제14집 1호(2008), 서울대학교 비교문화연구소, pp. 151-184.

송영섭, 「오스만의 파리개조사업에 관한 연구」, 『홍익대학교저널』, 17권(2006), pp. 345-361.

이성근, 최민아, 「보를로법에 의한 프랑스 국가도시재생프로그램(PNRU) 및 도시재생사업 특성에 관한 연구」, 『국토계획』, 47권4호(2012), 대한국토도시계획학회, pp. 15-33.

이유리, 「파리의 산업이전적지를 활용한 도시재생과 시사점」, 『국토연구』 (2011), 국토연구원, pp. 100-112.

이창남, 「오스만과 근대 도시 파리의 경관-발터 멘야민의 파사주 작품을 중심으로」, 『문화와 사회』, 8권 1호(2010), pp. 7-38.

APUR, "L'aménagement du secteur Seine rive gauche", *Paris project*, 1990.

APUR, "Développer le végétal à Paris. Les nouvelles règles règles du Plan local d'urbanisme de Paris". 2004.

Atelier Parisien d'Urbanisme, La politique de la ville de Paris-Observatoire des quartiers prioritaires, 2010.

DATAR, "Prospective périurbaine et autres fabriques de terroires

Territoires 2040", *Revue d'études de prospective* N°2, 2010.

GRUMBACH, Antoine, "Le tramway de Paris", *Revue Urbanisme* N° 334, 2005, pp. 18-25.

HEATHCOTT, Joseph, "The Promenade Plantée Politics, Planning, and Urban Design in Postindustrial Paris", *Journal of Planning Education and Research*, 33(3), 2013, pp. 280-291.

HUCHE, Jean-François. "Promouvoir une société d'échange et de liberté", *La Lettre*, n° 15, 2006.

Mairie de Paris, "L'art pour le tram Commande publique sur le parcours du Tramway des Maréchaux Sud (T3) de Paris", *Visite de Presse*, 2006.

-----, "L'art change la ville le parcours artistique du tramway parisien", *Dossier de presse*, 2012.

-----, "Le Contrat urbain de Cohésion Sociale Pour Paris 2007-2009", *Dossier de presse*, 2007.

RIALAN, Nicolas, "La Bellevilleuse contre les pelleteuses", *Hommes et Migrations*, Vol 1168, 1993. pp. 13-19.

SMADJA, Gilbert, "Art et espace public: Le point sur une démarche urbaine", *Conseil genenral des ponts et chaussees*, 91(1), 2003.

웹 페이지 참고

트램웨이 <https://www.tramway.paris.fr/> , 방문: 2017.11.03 18:30

프랑스 통계청 <https://www.insee.fr/> , 방문: 2017.11.01. 14:37

파리도시계획연구소 <http://www.apur.org/> , 방문: 2017.07.08 17:40

라 데팡스 <http://www.ladefense.fr/> , 방문: 2017.10.25 12:15

파리 도시 문화 <http://www.cultures-urbaines.fr> , 방문: 2017.11.26 20:24

Abstract

Grand Urban Regeneration Project in Paris(GPRU) and Public Art

KANG, Shin Young

Art Management, Inter-disciplinary Program

The graduate School of Seoul National University

Directed by Prof. KIM, Jung-hee

This thesis explores the construction of the tramway line 3(T3) that runs through 7 districts of Paris and the public art project, implemented as part of the Grand Urban Regeneration Project in Paris(Le Grand Projet de Renouvellement Urbain de la Couronne Parisienne; GPRU) that had begun in the 2000s. The GPRU is an urban regeneration project for which the government of France and the city of Paris had selected underdeveloped areas for the improvement of their conditions. T3 was constructed to solve the lack of public transportation system in the selected areas, and public art projects were carried out at the tram stations and their neighboring areas, displaying works of contemporary art.

In regard to this subject, the writer discusses the shift in urban planning of Paris between the mid-1800s and the 1900s, along with the utilization of public art, and whether the urban regeneration

project in the 2000s and the public art have contributed to the regeneration of underdeveloped areas of Paris.

As a metropolitan area, Paris was noted for a full urban planning led by the state in the 19th century before any other countries in Europe. In the mid-1800s, Georges-Eugène Haussmann cleaned out the insanitary regions and newly built city infrastructure through a massive urban renewal program to reform the central Paris. The laborers who had lost their home due to such project formed a temporary dwelling on the outskirts of Paris. However, the living conditions in those areas gradually grew poorer without the proper infrastructure.

In the early 1900s, the urban planning project on the outskirts of Paris had not been carried out because the government of France had primarily focused on the restoration of city facilities destroyed during the First and Second World Wars and the construction of low-income housing. And aiming for decentralization of population in the Paris metropolitan area and the economic restoration, the government developed La Défense in the northwest of Paris into a major financial and business district. The agency for La Défense development placed works of public art in outdoor squares and buildings within the district in the late 1970s to cover the project of La Défense with a artistic surface.

As the majority of Paris territory had been privatized in the 1980s, the central government could not take control of massive demolition and redevelopment projects. To reduce the extreme inequality between

the undeveloped outskirts and the center of Paris, François Mitterrand, the former president of France promoted an urban vitalization plan for which he caused to establish institutions for arts and culture throughout Paris and to create the space for its citizens by utilizing idle industrial facilities on the outskirts of Paris.

In the 2000s, the paradigm of urban planning changed. Based on the census and the regional survey that had been conducted in 1999, the government of France selected 7 underdeveloped regions(from the 12th to 20th districts on the outskirts of Paris, except the 15th and 16th) to implement the GPRU. In accordance with the need of each GPRU-targeted region, the urban projects such as housing construction, commercial and economic vitalization, expansion of green belt and transportation construction were launched.

The construction of transportation was needed in all 7 districts, therefore the city of Paris with the Parisian Transport Authority(RATP) and Île-de-France Mobilités(STIF) announced the plan for constructing T3 running from the right side of the Seine River along the Boulevards des Maréchaux in southern Paris in June 2001. These agencies hired Antoine Grumbach, an architect, Michel Desvigne, a landscape architect, and Louis Clair, a lighting technician, as the designers in charge.

Finance for the construction of T3 was divided into funds for vehicles, road maintenance and traffic system, as well as for city vitalization. The government of France, Île-de-France, the city of Paris, STIF and RATP concluded a financial agreement, funding

185.23 million euros.

Having begun in June 2004, the 7.9km-long line of T3 that connects Pont de Gargliano in western Paris and Porte d'Ivry of the 13th district was completed in September 2006. In addition, the city of Paris set up the plan for public art project to take place at the stations of T3 to provide an open art museum to residents of the GPRU-targeted regions(the 13th and 14th districts), who had not had the cultural benefits compared to the ones in central Paris. The public art for urban renewal projects had been used on practical and instrumental levels until 1900s. In the 2000s, however, the agencies began to emphasize the social role of public art by researching the region or its people with urban regeneration projects.

In 2002, the offices of the 13th, 14th and 15th districts, the Department of Culture of Île-de-France, the Department of Plastic Arts of the Ministry of Culture and the RATP hired François Barré, the director of the Ministry of Culture, Caroline Bourgeois, an independent curator, Antoine Grumbac, an architect, and Suzanne Pagé, a historian and curator to establish the committee of tramway art project management(le Comité de maîtrise d'ouvrage artistique du tramway). They appointed Ami Barak, the director of the visual art department of the Council of Paris, as the chief curator for designing and operating the T3 public art project.

To proceed the T3 public art project, Barak received 4 million euros from the public art fund system of the Ministry of Culture of France, the 13th, 14th and 15th districts, the regional council of

Île-de-France, the city of Paris and the Paris Water Resources Corporation(Eau de Paris). The public art fund, supporting 75 percent of the whole budget, largely influenced the development of the project, by being involved in from selection of artists to production of works.

The committee of tramway selected 9 international artists who had experiences in urban projects or in creating artworks for such projects, through the advisors of the public art fund. The artists were to choose among the areas with T3 stations, and to make drafts of their works on the themes of the history, landscape, people of the regions they chose. The drafts were finalized after the review of the public art fund. The finalized proposals were produced following the discussion on the technical feasibility with Jean Dominique Secondi and Renaud Sabari, CEOs of an art production company, ARTER. In 2006, 9 works of contemporary art were set up at 7 out of 17 T3 stations.

In 2004, the city of Paris and the STIF urgently decided to extended the line of T3 from Porte de Vincennes to Porte de la Chapelle for hosting the 2012 Summer Olympics. Moreover, the second public art project of T3 was designed. The city of Paris appointed Christian Bernard, the director of the Museum of Modern and Contemporary Art of Geneva, as the art director, and organized an advisory group composed of the directors of art museums, editors of art journals and curators, etc. With the art experts, Bernard planned for 14 works of public art and 4 projects in connection. In

the second public art project, 70% of the budget of 11.17 million euros was funded by the City of Paris to minimize interference of the Ministry of Culture with the operation and censorship of the works.

The second public art project of T3 took 6 steps: ①selecting artists selecting regions and tram stations ③designing works ④arranging budget ⑤producing works ⑥placing works. Between 2012 and 2013, a total of 14 artworks were placed at 13 stations of T3b. The second public art project was supported by Musée d'Art Contemporain du Val-de-Marne to create a showcase for the residents, an art making program, and it also operated the afterschool art program of the MGI center of artistic education in Paris. In addition, the sound of the train and the walls of the platform were added to the artistic functions.

The public art projects of T3 were planned with the aim of regenerating the outskirts of Paris with communities, based on the study of regions and communication with citizens, unlike the public art before 2000. Transportation facilities were expanded in the 7 underdeveloped districts of Paris, and artworks were placed at T3 stations and their surrounding areas, thus residents and passengers of T3 could enjoy art and culture in ordinary places. However, as many artworks had been damaged or removed due to the inadequate management, the projects resulted in negative impression, raising a question of the effectiveness of public art project. In order to avoid the repetition, it requires an institutional strategy for the post management, and the proper criticism rather than the

performance-based evaluation.

Keywords: urban planning, urban regeneration, tramway line 3(T3), Grand Urban Regeneration Project in Paris(GPRU), public art, culture and art policy

Student number: 2015-21372